

**PORTO DE SANTOS RECEBE PROPOSTAS PARA OPERAÇÃO DE TRÊS ÁREAS**

Dois terrenos no cais no Saboó e um no Paquetá poderão ser exploradas por até 180 dias, diz Autoridade Portuária

*Da Redação*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54586:1559827191/Rodrimar-porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fe0b5a8&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54586:1559827191/Rodrimar-porto-de-Santos.jpg?f=2x1&$p$f=fe0b5a8&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Tratam-se de duas áreas no Saboó e uma no Paquetá (José Cláudio Pimentel/G1)*

Três áreas ociosas do Porto de Santos poderão ser operadas através de contratos temporários, de 180 dias, com possibilidade de renovação. Isto será viável a partir da abertura prazo para que as empresas interessadas apresentem propostas de movimentação e de remuneração pelos terrenos. Os lances dos interessados podem ser enviados até o final da próxima semana.

Tratam-se de duas áreas no Saboó e uma no Paquetá. Elas somam 101,3 mil metros quadrados e todas estão ociosas porque tiveram contratos vencidos recentemente.

Em um dos casos, é a segunda vez que a Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp, tenta operacionalizar o terreno. Em maio, a estatal assinou contrato de arrendamento transitório com a empresa Set Port. A operadora passou a atuar na movimentação de granéis sólidos e carga geral em uma área de quase 21 mil, no cais do Saboó. Porém, depois de um tempo devolveu a área.

Já o segundo terreno naquela região, tem 64,4 mil metros quadrados e era operado anteriormente pela Deicmar, em contrato firmado em 1991 e renovado por diversas vezes. Já a terceira área tem 16 mil metros quadrados e era operada pela Suzano, nos armazéns, no Paquetá.

De acordo com a Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, vence a empresa que ofertar o maior valor. Ele será definido a partir da soma dos valores fixos (por metro quadrado) e variáveis (por movimentação). Não há restrição de tipologia de carga a ser movimentada.

**Trâmite**

A partir do recebimento da proposta, a Autoridade Portuária publicará um aviso em seu site para que outros interessados apresentem oferta contemplando a área disponível. A seguir, será publicada a lista de propostas e quem estiver concorrendo poderá apresentar, em um dia útil, um único lance final.

O edital para seleção de contratos transitórios é uma possibilidade prevista na Resolução nº 07/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O objetivo é dar uso operacional às áreas ociosas e atender às necessidades de cadeias produtivas.

Para o diretor-presidente da estatal, Fernando Biral, 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

**Fonte : A Tribuna Digital - SP**

**Data : 09/12/2020**

## TCU AUTORIZA LEILÕES PARA CONCESSÃO DE RODOVIAS E AEROPORTOS NO PAÍS

Investimentos podem contabilizar R\$ 16,2 bilhões  
Por Pedro Peduzzi - Repórter da Agência Brasil – Brasília



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.131903:1607526629/Leil-o-aerportos-rodovias.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=cac8d77&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.131903:1607526629/Leil-o-aerportos-rodovias.jpg?f=2x1&$p$f=cac8d77&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Próxima etapa é a publicação dos editais de leilões, previstos para o primeiro semestre de 2021 (Arquivo/Agência Brasil)*

O Ministério da Infraestrutura prevê em R\$ 16,2 bilhões o total de investimentos contratados a partir dos leilões de três concessões autorizadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) à iniciativa privada.

Serão leiloados trechos das rodovias BR-153, entre Palmas (TO) e Anápolis (GO), e da BR-163, entre os municípios de Sinop (MT) e Miritituba (PA).

Com a aprovação, a próxima etapa é a publicação dos editais de leilões, previstos para o primeiro semestre de 2021. Um dos leilões abrange o principal corredor logístico do Meio-Norte com o Centro-Sul.

Segundo a pasta, o trecho da BR-163/230 a ser concedido é estratégico por ligar Sinop (MT) aos portos de Miritituba, no município de Itaituba (PA), “onde a maior parte da safra de grãos do norte do Mato Grosso é escoada por meio da hidrovía do rio Tapajós até os portos marítimos de Santarém (PA) e Santana (AP)”.

A previsão para esse empreendimento é de quase R\$ 3 bilhões em investimentos, sendo R\$ 1,89 bilhão em investimento privado e mais R\$ 1,02 bilhão em custos e despesas operacionais. “Serão implementados 35 km de faixa adicionais, 30 km de vias marginais, 173 km de alargamento e 187 acessos, incluindo uma nova entrada aos portos de Miritituba”, informou o ministério.

O outro trecho de rodovias que teve a concessão autorizada, a BR-153/080/414, que liga Anápolis (GO) a Aliança do Tocantins (TO), é considerado “o principal corredor de integração do Meio-Norte com o Centro-Sul do país”.

“Ela será a primeira rodovia concedida pelo governo federal no modelo híbrido, ou seja, que tem como principal critério para o leilão a combinação entre o menor valor de tarifa e maior valor de outorga fixa. Estão previstos R\$ 7,8 bilhões de investimentos”, disse, em nota, o Ministério da Infraestrutura.

O aval do TCU foi dado também para a implementação da 6ª rodada de concessões de aeroportos, a serem divididos em três blocos, abrangendo 22 ativos. São eles o bloco sul, que inclui Curitiba, Foz do Iguaçu (PR), Navegantes (SC), Londrina (PR), Joinville (SC), Bacacheri (PR), Pelotas (RS), Uruguaiana (RS) e Bagé (RS); e o bloco norte, abrangendo Manaus, Porto Velho, Rio Branco, Cruzeiro do Sul, Tabatinga (AM), Tefé (AM) e Boa Vista; e bloco central que inclui Goiânia, São Luís, Teresina, Palmas, Petrolina (PE) e Imperatriz (MA).

“A grande inovação desta rodada é a cláusula que permite que a proponente, individual ou representada por consórcio, possa contratar pessoa jurídica que detenha a qualificação técnica exigida na operação aeroportuária, aumentando o número de participantes e gerando maior competição no certame.

Caso a proponente opte por formação de consórcio, um dos membros deve ser operador aeroportuário com participação mínima de 15% e experiência comprovada”, detalha a nota do ministério.

## CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DA BR DO MAR; TEXTO SEGUE PARA O SENADO

Projeto de lei busca incentivar navegação de cabotagem no País, facilitando a atividade e reduzindo seus custos



[https://www.atribuna.com.br/image/content/id/policy:1.107006:1593518637/Camara-dos-Deputados.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=b64bb13&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/content/id/policy:1.107006:1593518637/Camara-dos-Deputados.jpg?f=2x1&$p$f=b64bb13&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Sessão que aprovou o PL da BR do Mar teve a participação de deputados de forma remota e no plenário (Foto: Najara Araujo/Câmara dos Deputados)*

A Câmara dos Deputados finalizou, ontem, a votação do Projeto de Lei nº 4.199/20, que incentiva o transporte marítimo de cargas entre portos brasileiros, a navegação de cabotagem. O texto segue agora para o Senado. Liderado pelo Ministério da Infraestrutura, as medidas – reunidas no programa batizado como BR do Mar – buscam aumentar a oferta de embarcações para cabotagem, com o objetivo de melhor explorar o potencial da costa para essa atividade, 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 terça-feira e parte dos destaques (que têm potencial de alterar o projeto) foram analisados madrugada adentro. Na tarde de ontem, a votação dessas sugestões de alteração ao texto foi concluída.

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.

Uma empresa hoje 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 se adaptar 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.

### **Deputados aprovam quatro destaques e rejeitam mais de dez**

Os deputados federais rejeitaram mais de dez destaques ao texto-base do projeto de lei da BR do Mar, e aprovaram quatro com apoio do governo.

Um dos destaques aprovados 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).

O projeto cria o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem BR do Mar. As empresas que se habilitarem ao programa terão direitos e deveres.

Entre as obrigações, os navios afretados deverão manter tripulação brasileira equivalente a 2/3 do total em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade. O comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor de máquinas deverão ser brasileiros.

Se não houver tripulantes brasileiros o suficiente para atingir os 2/3 exigidos, a empresa habilitada poderá pedir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação com tripulação estrangeira por até 90 dias ou por uma viagem.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 09/12/2020*



### **A GAZETA - ES**

## **ES PROPÕE REDUZIR ICMS DO COMBUSTÍVEL DA NAVEGAÇÃO A 4,5%**

*Por Beatriz Seixas*

Depois de propor uma redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) do combustível da navegação, o bunker, de 17% para 12%, o governo do Estado faz um novo movimento no sentido de estimular operações marítimas nos portos capixabas e incrementar a atividade econômica local.

Em agosto deste ano, o governador Renato Casagrande (PSB) enviou à Assembleia Legislativa o Projeto de Lei 462. O texto, ainda sob a análise do Parlamento, sugere o corte de cinco pontos percentuais na cobrança do tributo, o que coloca o Espírito Santo como o primeiro Estado a abrir mão de parte da sua receita com essa atividade com o objetivo de ser mais competitivo.

Agora, uma nova proposta será apresentada na manhã desta quarta-feira (9). Desta vez, as discussões vão acontecer no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), que reúne secretários de Fazenda de todo o país. A ideia que será colocada na mesa pela equipe do Palácio Anchieta é que a alíquota do ICMS do bunker seja reduzida a 4,5%.

Para o tributo sofrer esse desconto, há uma condição prevista no documento. As empresas terão que dar uma contrapartida: aumentar “em pelo menos 50% a quantidade média de operações semanais no Estado concedente do benefício em relação ao ano 2020”.

O secretário de Estado da Fazenda, Rogelio Pegoretti, explica que essa determinação é importante para estimular as operações e garante que ela é realista e não coloca entes federativos em “pé de guerra”. Acrescenta que o óleo bunker representa de 35% a 40% do custo

da cabotagem e que o abastecimento dos navios no Estado ainda é muito tímido, da ordem de 16%.

“Com esses incentivos, nós buscamos reduzir o custo da cabotagem que influencia diretamente numa melhoria de logística para as empresas instaladas no Estado. Ao mesmo tempo, incentivamos as operadoras a ampliarem a quantidade de atracções nos nossos portos. Vemos que essa é uma proposta muito importante para o país e não gera concorrência desleal para os Estados”

Ele pondera que qualquer redução de alíquota abaixo de 12% precisa passar pelo crivo do Confaz, que exige a aprovação por unanimidade dos seus representantes. Ou seja, se um único secretário da Fazenda não concordar com a proposta do Espírito Santo, a redução do tributo não prospera.

Recentemente uma sugestão para baixar o ICMS do bunker, feita por Pernambuco, não vingou, justamente porque houve um voto contrário vindo do Espírito Santo. Pegoretti justifica que a Sefaz-ES não concordou com a proposta porque ela não trazia contrapartidas de fruição do benefício. Sem a exigência de uma condição para as empresas pagarem impostos mais baixos, ele e sua equipe consideraram que a ideia não era adequada. Por isso, levaram um novo texto para a avaliação do conselho.

Quando o Espírito Santo votou contra a sugestão de Pernambuco, houve entre alguns Estados e até mesmo entre integrantes do governo federal uma insatisfação. Conforme fontes relataram à coluna, a sensação era de que o Espírito Santo estava jogando contra algo que seria importante para todo o país e que era aderente ao BR do Mar, programa federal de estímulo ao transporte por cabotagem.

“Houve o desgaste sim, mas o Espírito Santo não votou contra porque queria desestimular esse setor. Pelo contrário, ele quer ser um hub da cabotagem. Mas o Estado considerava que era preciso colocar travas em relação à fruição do benefício”, contou uma fonte da iniciativa privada.

Para Pegoretti, a discordância passada não deve ser motivo para alguns Estados ou mesmo o governo federal, por meio de articulações, rechaçar a proposição do governo capixaba. Ele defende que a discussão aconteça de forma racional e pautada em motivações técnicas.

## **ISENÇÕES FEDERAIS**

O titular da Sefaz, Rogelio Pegoretti, diz que outro ponto tratado nessa nova sugestão é a respeito de isenções federais. Segundo ele, o ICMS do combustível da navegação pode chegar a 2% se a União abrir mão de impostos como o PIS e o Cofins. Mas, mesmo que o governo federal não isente esses tributos, se o Confaz aprovar o convênio, o Espírito Santo e outros Estados – a exemplo de Maranhão, Pará, Pernambuco e Santa Catarina – estarão autorizados a fazer a cobrança dos 4,5%.

Vale lembrar que, mesmo que o conselho dê este aval, ainda será preciso encaminhar para a Assembleia Legislativa um projeto de lei com a proposta de redução do ICMS do bunker, que é responsável por uma arrecadação de cerca de R\$ 5 milhões por ano.

Para o diretor-presidente da Codesa, Julio Castiglioni, a proposta de desoneração do ICMS incidente sobre os combustíveis destinados a navios de cabotagem vem ao encontro das características do Porto de Vitória, que é bem localizado e tem um calado operacional propício para receber embarcações que atuam na navegação de cabotagem.

“Com preços mais vantajosos, é possível que se instale aqui um importante hub de abastecimento. E, num círculo virtuoso, este hub poderá resultar na atração de cargas para nosso Estado

## **ESTÍMULO À CABOTAGEM PODE FAVORECER SETOR DE CAFÉ**

Uma potencial nova alíquota do ICMS do bunker pode trazer reflexos para um importante e tradicional setor da economia capixaba: o cafeeiro. A coluna apurou que, atualmente, cerca de

90% do café produzido pelo Espírito Santo é movimentado em portos capixabas. Mas, quando se contabiliza a produção cafeeira da zona de influência dos portos capixabas -o que inclui, por exemplo, a Zona da Mata Mineira – , os nossos terminais têm uma participação de apenas 13%.

Segundo uma fonte, isso ocorre porque a navegação de cabotagem no Brasil, assim como no Espírito Santo, é cara. O combustível tem custo elevado e existem poucas linhas de navegação disponíveis. O resultado dessa equação é que boa parte da produção do café segue de caminhão para Santos. O exportador prefere embarcar num caminhão e fazer o transbordo diretamente em Santos, de onde o grão será enviado para diferentes partes do mundo.

“Com a cabotagem se tornando mais competitiva, poderá fazer mais sentido para o produtor mineiro e capixaba embarcar num navio em Vitória, levar até Santos via cabotagem e, de lá, seguir para o mundo. Mas é importante frisar... A cabotagem tem que ficar mais barata. Como se faz isso? Incentivando a competição com a entrada de novos entrantes e diminuindo preço do combustível, dentre outras medidas”, defendeu um conhecedor do mercado portuário.

*Fonte: A Gazeta (ES)*

*Data : 09/12/2020*



## **O FLUMINENSE – RJ**

### **PORTO DE NITERÓI BATE RECORDE**

*REDAÇÃO OFLUMINENSE*



[https://www.ofluminense.com.br/midia/s/jpg/2020/12/08/845x384/1\\_cdrj\\_po\\_rto\\_de\\_niteroi\\_2-356974.jpg](https://www.ofluminense.com.br/midia/s/jpg/2020/12/08/845x384/1_cdrj_po_rto_de_niteroi_2-356974.jpg)

*Porto de Niterói - Foto: Divulgação*

Impulsionado pelo mercado offshore de óleo e gás, o porto de Niterói, administrado pela Companhia Docas (CDRJ), bateu recorde histórico de faturamento anual, faltando ainda um mês para o fim do ano. O total

acumulado de receitas, de janeiro a novembro, atingiu R\$ 7.295.867,50, valor que já é 9,8% maior que o 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%).

A gerente de Operações do Porto de Niterói, Aline Moriggi, explica 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.

Fonte : O Fluminense - RJ

Data : 09/12/2020



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

### **DCSA PUBLICA NORMAS PARA O PROJETO DE LEI DE EMBARQUE**

Digital Container Shipping Association (DCSA), um grupo neutro, sem fins lucrativos, criado para a digitalização das normas de tecnologia de transporte de contêineres, em conjunto com suas nove operadoras membros, publicou hoje normas de dados e processos para a apresentação de instruções de envio e emissão da conta de embarque (B/L). As normas DCSA B/L estão alinhadas com o modelo de dados de referência de transporte multimodal da ONU/CEFACT (Centro das Nações Unidas para facilitação de comércio e negócios eletrônicos) para garantir uma estrutura global do setor que acelere a digitalização através de um esforço unificado do setor.

Esta é a primeira publicação da iniciativa de e Documentação DCSA de vários anos que fornecerá padrões para permitir a digitalização da documentação de transporte de contêineres de ponta a ponta, começando pelo B/L. Por meio dessa iniciativa, o DCSA tem como objetivo facilitar a aceitação e adoção de um projeto de lei eletrônico de embarque (eBL) por parte de reguladores, bancos e seguradoras e unificar a comunicação entre essas organizações e clientes, operadoras e todos os demais stakeholders envolvidos em uma transação.

A publicação padrão DCSA eBL compreende os seguintes documentos: DCSA Standard para o Bill of Lading 1.0, o DCSA Industry Blueprint 3.0, o DCSA Information Model 3.0 e o DCSA Interface Standard for the Bill of Lading. O Padrão para o Projeto de Lei de Embarque, Projeto da Indústria e Modelo de Informações estão disponíveis imediatamente para download gratuito no site da DCSA. O Interface Standard estará disponível para download em janeiro de 2021. Para facilitar a implementação e a conformidade, as definições de API serão publicadas no SwaggerHub, e uma implementação de referência estará disponível no GitHub, também em janeiro.

O Padrão DCSA para o Bill of Lading pode ser implementado imediatamente para simplificar e alinhar dados e processos B/L baseados em papel. As versões subsequentes da iniciativa eDocumentation da DCSA incluirão dados e padrões de processo para: solicitação de reserva e confirmação, aviso de chegada e envio de lançamento

A norma eBL é o primeiro padrão DCSA a ser elegível para auto-certificação sob um novo Programa de Conformidade DCSA, que será publicado em janeiro de 2021. Qualquer organização que implemente a norma eBL pode demonstrar conformidade completando uma lista de verificação de auto-certificação (CCS). Em janeiro, o CCS estará disponível no site da DCSA, juntamente com um Manual de Auto-Certificação que fornece mais detalhes sobre o programa de conformidade dcsa e o procedimento para auto-certificação. A auto-certificação para outros padrões da DCSA será introduzida nos meses seguintes.

“A digitalização da documentação, começando pelo projeto de lei de embarque, é fundamental para a simplificação e digitalização do comércio global”, comentou Thomas Bagge, CEO da DCSA. “O alinhamento que alcançamos entre as operadoras é um marco crítico no caminho para a adoção completa da EBL. O comércio sem papel beneficiará todas as partes envolvidas em uma transação em termos de redução de custos, experiência do cliente, eficiência, crescimento, inovação e sustentabilidade. Convidamos todas as partes interessadas do setor a colaborar

conosco na otimização dos padrões de eDocumentação para fornecer mercadorias com segurança e perfeita para seu destino final.”

“A pandemia do COVID trouxe mais urgência à mudança para a digitalização do ambiente comercial global”, disse Oswald Kuyler, diretor executivo da Digital Standards Initiative (DSI) da Câmara Internacional de Comércio. “Alcançar uma EBL padronizada é um elemento fundamental dessa transformação. É fantástico ver alianças avançando para o desafio, trabalhando com stakeholders do setor e entregando algo prático que pode ter um impacto tangível. Estou ansioso para trabalhar com a DCSA para defender a adoção de padrões digitais não apenas para o B/L – mas potencialmente para outros casos de uso também.”

“O objetivo dos órgãos de normas é digitalizar e facilitar o comércio entre diferentes transportadoras, geografias e modos de transporte”, disse Sue Probert, presidente da ONU/CEFACT. “Ficamos muito satisfeitos que os padrões da DCSA estejam totalmente alinhados com o Modelo de Dados de Referência MultiModal da ONU/CEFACT para permitir transações eBL que sejam perfeitas e transparentes através das fronteiras internacionais. Esse tipo de colaboração é fundamental para apoiar a interoperabilidade global.”

Consulte o eBill da página de embarque para a documentação das normas.

Webinars serão agendados em janeiro para fornecer mais informações sobre os padrões da DCSA eBL. Os links de inscrição podem ser encontrados na página de eventos do DCSA.

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

*Data : 09/12/2020*

## **COALIZÃO APROVA PROJETO BR DO MAR PARA INSTITUIR PROGRAMA DE ESTÍMULO À CABOTAGEM**

A Coalizão Empresarial Portuária, formada por seis entidades representativas do setor, realizou no último dia primeiro de dezembro em Brasília uma reunião para a aprovação do Projeto BR do Mar (PL4.199/20), que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem.

O grupo encaminhou correspondência aos líderes dos partidos na qual solicita a aprovação do texto e da emenda de renovação do Reporto – Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária.

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, considera que a aprovação da matéria trará grande estímulo ao transporte de cabotagem no país. Para ele, o projeto vai proporcionar o incremento nas operações portuárias, resultando em redução de custos logísticos e aumento da competitividade nacional.

“Com a aprovação da BR do Mar, será possível ampliar em 40% a oferta de embarcações para a cabotagem no país, com um potencial de crescimento da cabotagem de 30% ao ano. O impacto positivo na economia será significativo, já que o projeto espera ampliar em 65% o volume de contêineres transportados por ano, até 2022”, conta Barbosa.

Segundo o presidente da ATP, o grupo defende também a aprovação da renovação do Reporto até 31 de dezembro de 2025 para garantir a continuidade dos investimentos no setor portuário, amparados por esse benefício, que vai proporcionar aumento na geração de empregos e contratações e viabilizar a manutenção dos contratos com os valores já pactuados anteriormente.

A Coalizão Empresarial Portuária é composta por seis entidades representantes do setor – Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL); Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

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

*Data : 09/12/2020*



**AGÊNCIA SENADO - DF**

## **SENADO VAI ANALISAR BR DO MAR, PROJETO QUE ESTIMULA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM**

Da Redação | 09/12/2020, 10h57



[https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/12/09/senado-vai-analisar-br-do-mar-projeto-que-estimula-navegacao-de-cabotagem/PORTO\\_01.jpg/@\\_images/image/imagem\\_materia](https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/12/09/senado-vai-analisar-br-do-mar-projeto-que-estimula-navegacao-de-cabotagem/PORTO_01.jpg/@_images/image/imagem_materia)

*Porto de Paranaguá, no Paraná- Claudio Neves/Aen*

Deve chegar ao Senado nos próximos dias o projeto de lei que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem. Aprovado na terça-feira (8) pelo Plenário da Câmara dos Deputados, o texto (PL 4.199/2020) cria a chamada BR do Mar, em alusão a uma rodovia

marítima.

A navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos marítimos, sem perder a costa de vista. O sistema foi muito usado para o transporte de cargas no Brasil na década de 1930, antes do desenvolvimento de ferrovias e estradas.

Segundo o PL 4.199/2020, as empresas poderão afretar embarcações a casco nu. Ou seja, alugar um navio vazio para uso na navegação de cabotagem. A matéria libera progressivamente o uso de navios estrangeiros entre portos brasileiros, mesmo que as embarcações tenham sido construídas fora do país.

O parecer do relator, deputado Gurgel (PSL-RJ), aumenta de três para quatro anos o tempo de transição para o afretamento de navios estrangeiros. De acordo com o texto, após um ano de vigência da lei, as empresas poderão afretar duas embarcações. No segundo ano, três. E no terceiro ano, quatro navios. A partir daí, não haverá limite para afretamento, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

As embarcações estrangeiras devem usar a bandeira do país de origem. A bandeira do país vincula algumas obrigações legais, desde comerciais, fiscais e tributárias até trabalhistas e ambientais.

### **Emendas**

Duas mudanças aprovadas pelo Plenário da Câmara tratam de regras sobre contratos de transporte de longo prazo e uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para financiar projetos de dragagem. Uma emenda da deputada Carla Dickson (Pros-RN) retoma trechos do texto original do projeto que haviam sido excluídos pelo relator. Os dispositivos atribuem ao Ministério da Infraestrutura a definição das cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo e a tonelagem máxima que poderá ser afretada em relação às embarcações operantes com bandeira brasileira.

Outra emenda aprovada direciona 10% dos recursos do FMM ao financiamento total de projetos de dragagem de portos, hidrovias e canais de navegação apresentados por arrendatários e operadores de terminais de uso privado a fim de manter a profundidade da área fixada no edital de concessão. O autor foi o deputado Sérgio Souza (MDB-PR).

O projeto facilita a atuação de empresas brasileiras de investimento na navegação, como já ocorre em outros países na área de aviação comercial. Devido ao alto preço, grupos econômicos geralmente vinculados a bancos compram um avião e o alugam às companhias aéreas. Com as empresas de investimento em navegação ocorre o mesmo. O texto permite inclusive a transferência dos direitos de afretamento de embarcação estrangeira por tempo determinado às empresas de navegação, que prestam o serviço de transporte marítimo.

### **Direitos trabalhistas**

Em qualquer situação de afretamento prevista no projeto, os contratos de trabalho dos tripulantes de embarcação estrangeira afretada seguirão as normas do país à qual pertence a bandeira usada pelo navio. As empresas operadoras deverão seguir ainda regras internacionais, como as estabelecidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e também a Constituição Federal, que garante direitos como 13º salário, adicional de um terço de férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e licença-maternidade.

O deputado Gurgel incluiu dispositivo que prevê a precedência de acordo ou convenção coletiva de trabalho sobre outras normas que regem as relações de trabalho a bordo. O texto torna obrigatória a abertura de vagas de estágio nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas para brasileiros que fizeram cursos do sistema de ensino profissional marítimo.

Os navios afretados deverão manter tripulação brasileira equivalente a dois terços do total em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade. O comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e o condutor de máquinas deverão ser brasileiros. Se não houver tripulantes brasileiros suficientes para atingir o mínimo exigido, a empresa habilitada poderá pedir à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira por até 90 dias ou por uma viagem, se a duração for maior que esse prazo.

Com informações da Agência Câmara de Notícias

Agência Senado (Reprodução autorizada mediante citação da Agência Senado)

Fonte: Agência Senado - DF

Data : 09/12/2020



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

### **EXPORTAÇÕES PUXAM O AUMENTO DE 9% NA MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS**

Com os dados do mês de novembro consolidados, os Portos do Paraná confirmaram o recorde de 53.561.238 toneladas movimentadas nos 11 meses de 2020. O volume é 9% maior que o alcançado no mesmo período de 2019 e 0,36% maior que o registrado durante todo o ano passado.

Novembro fechou com 4.486.609 toneladas de cargas. “Este número é resultado do trabalho em equipe, que manteve um alto ritmo de crescimento em todos os meses do ano. Bater o recorde, faltando 30 dias para o fim de 2020 só foi possível graças ao empenho de cada trabalhador.”, destacou o diretor-presidente da empresa pública, Luiz Fernando Garcia.

EXPORTAÇÕES – No acumulado do ano, 58% das operações foram no sentido de exportação. Foram 34,45 milhões de toneladas de produtos enviados do Brasil para o mundo, via portos de Paranaguá e Antonina.

O volume é 11% maior que o registrado nos mesmos 11 meses de 2019 (31 milhões de toneladas) e 3,45% que o registrado durante todo o ano anterior fechado (33,3 milhões).

O destaque do período foi a soja em grão, com 14,26 milhões de toneladas exportadas. O volume foi 36% maior que as 10,5 milhões de toneladas exportadas de janeiro a novembro de 2019 e já é 26,3% superior às 11,29 milhões de toneladas movimentadas durante todo o ano passado.

Em farelo, foram 5,42 milhões de toneladas da oleaginosa exportadas. Alta de 13% em comparação ao mesmo período de 2019 (4,79 milhões) e 4,8% em relação ao movimento do ano passado.

As exportações de açúcar cresceram 79% na comparação dos 11 meses de 2019 e 2020. Foram 4,36 milhões de toneladas neste ano, contra 2,43 milhões de toneladas movimentadas no ano passado. Comparando com os 12 meses de 2019, o volume de açúcar exportado este ano já é 65% maior.

O segmento da carga geral – no qual se enquadram a celulose, as sacarias e outras cargas unitárias que vão acomodadas no porão dos navios – registra alta de 3%, comparando os 11 meses de 2020 com 2019. Este ano, foram 6,66 milhões de toneladas exportadas. Em 2019, 6,46 milhões.

**IMPORTAÇÕES** – Mais de 19,1 milhões de toneladas de cargas foram importadas, de janeiro a novembro, via Portos do Paraná. O volume é 5% maior que as 18,1 milhões de toneladas descarregadas em 2019, no mesmo período e se aproxima das 19,8 milhões de toneladas importadas durante todo o ano passado.

O destaque é a inusitada importação de óleo de soja. Em 2019, nenhum volume do produto desembarcou nos portos paranaenses. Este ano, porém, foram importadas 111.427 toneladas.

Em volume, os fertilizantes seguem como os principais produtos importados. Este ano, foram 9 milhões de toneladas de adubos desembarcadas em Paranaguá e Antonina. No mesmo período, em 2019, foram 8,58 milhões. Alta registrada de 6%. Durante todo o ano passado, foram importadas 9,43 milhões de toneladas de fertilizantes.

A Carga Geral, nesse sentido do comércio exterior, também ficou em evidência. De janeiro a novembro, este ano, foram 3,9 milhões de toneladas importadas do segmento – 6% a mais que as 3,7 milhões de toneladas registradas no período, no ano passado. Nos doze meses, de 2019, foram 4 milhões de toneladas importadas.

Entre os graneis líquidos, destaque para os derivados de petróleo: 3,8 milhões de toneladas importadas, de janeiro a novembro – 3% a mais que as 3,7 milhões de toneladas registradas, no mesmo período, em 2019. O volume registrado este ano, dos produtos, ainda não ultrapassou as 4 milhões de toneladas importadas desses líquidos, durante todo o ano de 2019.

**CONTÊINERES** – Nos últimos 11 meses, o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), empresa que atua em 600 mil metros quadrados no Porto de Paranaguá, movimentou 835.424 TEUs (unidades equivalentes aos contêineres de 20 pés). A quantidade é 5% superior aos 79.643 TEUs registrados em 2019, no mesmo período.

Das unidades movimentadas em 2020, 406.270 TEUs são de exportação (3% a mais que os 395.995 TEUs do ano passado) e outros 429.154 TEUs, importação (8% a mais que os 398.648 no período do ano anterior).

**ANTONINA** – A movimentação no Porto de Antonina também cresceu. Foram 827.551 toneladas e alta de 2%, em relação ao mesmo período de 2019. O aumento foi puxado pela exportação de açúcar em saca. O embarque do produto cresceu 151%. Este ano, de janeiro a novembro, foram 122.981 toneladas; no ano passado, 48.919 toneladas.

O Terminal Portuário Ponta do Félix (TPPF), que opera no Porto de Antonina, também exportou Farelo de Soja. Foram 277.955 toneladas, pouco menos que o volume registrado em 2019, no mesmo período: 279.905 toneladas. Na importação, o desembarque de fertilizantes registrou 426.616 toneladas em 2020.

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

*Data : 09/12/2020*

## **IMPORTAÇÃO CRESCE 80,6% E BALANÇA COMERCIAL TEM DÉFICIT DE US\$ 572 MILHÕES NA 1ª. SEMANA DE DEZEMBRO**

Brasília – A balança comercial brasileira registrou um déficit de US\$ 572 milhões na primeira semana de dezembro, apesar de a corrente de comércio ter fechado a semana com um aumento de 36,4%, alcançando a cifra de US\$ 8,07 bilhões.

O resultado foi puxado pelo crescimento de 80,6% nas importações, totalizando US\$ 4,32 bilhões e superando a alta de 6,3% das exportações, que ficaram em US\$ 3,75 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (7) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

No acumulado do ano, a balança comercial teve superávit de US\$ 50,46 bilhões, com crescimento de 14,1% pela média diária, em comparação ao ano de 2019, e a corrente de comércio recuou 8,3%, atingindo US\$ 340,14 bilhões. As exportações de janeiro até a primeira semana de dezembro caíram 5,9% e somaram US\$ 195,30 bilhões. As importações diminuíram 11,3%, totalizando US\$ 144,84 bilhões.

### **Confira os dados completos da balança comercial**

<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-semanal>

O saldo negativo na primeira semana foi puxado, principalmente, pela importação de Plataforma, embarcações e outras estruturas flutuantes, com valor de US\$ 1,581 bilhão (+20.671,1%), na Indústria de Transformação. Nesse segmento, o crescimento das importações, comparado à média diária de dezembro de 2019, chegou a 97,73% e alcançou US\$ 4,18 bilhões, com altas também em Obras de ferro ou aço e outros artigos de metais comuns (+115,2%) e Adubos ou fertilizantes químicos, exceto fertilizantes brutos (+31,5%).

Na Indústria Extrativa, na mesma comparação, a Secex apontou queda de 70,6%, totalizando US\$ 0,06 bilhão, mas com crescimento destacado nas importações de Minérios de alumínio e seus concentrados (+419,9%), Minérios de cobre e seus concentrados (+184,5%), e Outros minerais em bruto (+22,5%).

A Agropecuária registrou recuo de 21% nas importações, com valor de US\$ 0,06 bilhão, mas houve alta expressiva das compras de Soja (+604,3%), Especiarias (+132,7%) e Milho não moído, exceto milho doce (+12,2%).

### **Exportações**

Já as exportações na primeira semana de dezembro, em relação ao mês de dezembro do ano passado, registraram queda de 15,2% pela média diária em Agropecuária, que somou US\$ 0,48 bilhão; crescimento de 6,8% em Indústria Extrativa, que chegou a US\$ 1,01 bilhão; e alta de 12,4% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 2,24 bilhões.

A combinação desses resultados levou ao aumento do total das exportações, puxado principalmente pelo crescimento nas vendas de Milho não moído, exceto milho doce (+56,8%), Frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (+20,6%) e Café não torrado (+58,5%) na Agropecuária; Pedra, areia e cascalho (+55,2%), Minério de ferro e seus concentrados (+104,8%) e Outros minérios e concentrados dos metais de base (+19,9%) na Indústria Extrativa.

Na Indústria de Transformação, os destaques em exportações foram Açúcares e melaços (+124,4%), Óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos, exceto óleos brutos (+167,5%) e Instalações e equipamentos de engenharia civil e construtores e suas partes (+179,9%).

(\*) Com informações da Secex/Ministério da Economia

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

*Data : 09/12/2020*

## **MOL JUNTA-SE À INICIATIVA DE IMPLANTAR ENERGIA EÓLICA PARA NAVEGAÇÃO COMERCIAL**

A Mitsui OSK Lines (MOL) juntou-se a uma ampla parceria corporativa-acadêmica em uma iniciativa de emissão zero chamada 'Wind Hunter Project', buscando novas aplicações para combustível hidrogênio e energia eólica.

Além do MOL, os participantes incluem Ouchi Ocean Consultant, Inc., Instituto Nacional de Pesquisa Marítima (NMRI) do Instituto Nacional de Tecnologia Marítima, Portuária e de Aviação (MPAT), Smart Design Co., Ltd., Escola de Graduação em Ciências de Fronteira da Universidade de Tóquio, West Japan Fluid Engineering Laboratory Co., Ltd., Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) e Miraihene Planning LLC. O grupo realizou sua primeira reunião neste mês.

A empresa descreveu o Projeto Wind Hunter como o "projeto definitivo de direção com emissão zero" e disse que ele combina a tecnologia de propulsão eólica e a energia eólica convertida para gerar um suprimento estável de hidrogênio.

O Projeto Wind Hunter aplica esta tecnologia de vela e combina portadores de hidrogênio e células de combustível com hidrogênio gerado por eletrolisador cuja energia é gerada por turbina de geração de energia.

Essa combinação de tecnologia de vela e hidrogênio permitirá que os navios naveguem dentro do cronograma, mesmo em períodos de vento fraco, e a equipe do projeto planeja estudar a aplicação do fornecimento de hidrogênio gerado no mar para uso em terra. Ambas as aplicações visam criar um negócio de emissão zero, livre de qualquer emissão de gases de efeito estufa (GEE).

Como uma primeira etapa, a equipe do projeto demonstrará o estudo de viabilidade de tal conceito usando um iate à vela e verificará a função e o desempenho de uma série de operações de ciclo, ou seja, geração de energia de turbina, geração / armazenamento de hidrogênio e propulsão relacionada a células de combustível (consulte o diagrama conceitual). A próxima etapa será uma demonstração usando um vaso maior.

Uma das medidas da Visão Ambiental 2.0 do MOL Group é "Implantar embarcações de alto mar comerciais 'Emissões zero de GEE líquidas' até 2030", com o objetivo de reduzir os GEEs nas cadeias de valor de transporte marítimo internacional.

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

*Data : 09/12/2020*

## **PORTOS DE ABU DHABI CONCLUEM SEGUNDA FASE DE DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO**

Os portos de Abu Dhabi concluíram a segunda fase de desenvolvimento do porto multifuncional Delma, que busca melhorar o comércio marítimo regional e a conectividade.

Com o objetivo de estender a capacidade do porto para beneficiar a região e as necessidades recreativas, pesqueiras e comerciais da comunidade local, o projeto irá facilitar significativamente a movimentação de embarcações de desembarque, balsas de passageiros, barcos de recreio e barcos de pesca através das novas instalações.

Um foco principal da segunda fase do desenvolvimento foi a construção de uma parede de cais dedicada de 315 metros, que juntamente com várias instalações modernas no local, foram projetadas para atender especificamente às demandas da comunidade marítima de longa data da Ilha de Delma e da região de Al Dhafra.

Capaz de acomodar até 60 barcos, o projeto de expansão permitirá que as embarcações de recreio e comercial da região sejam facilmente transferidas e realocadas do antigo Porto de Delma para o novo porto.

Mohamed Juma Al Shamisi, CEO do Grupo, Portos de Abu Dhabi, disse: “Projetos como o desenvolvimento contínuo e a evolução do novo Porto de Delma são vitais para facilitar o crescimento econômico da Ilha de Delma e da região de Al Dhafra.

“Ao garantir que o Porto Delma continue atendendo às necessidades da comunidade marítima da região e atraindo interesse como destino internacional, os Portos de Abu Dhabi estão cumprindo a visão de nossa liderança para estabelecer nosso emirado como um centro marítimo global de ponta, apoiado por serviços ultramodernos, infraestrutura e padrões de saúde, segurança e qualidade.”

Saif Al Mazrouei, Chefe do Cluster de Portos, Portos de Abu Dhabi, também comentou: “O novo Porto Delma serve como o ponto focal dos planos de nosso governo para crescer e promover o desenvolvimento econômico e social da região de Al Dhafra.

“Com a conclusão da segunda fase de desenvolvimento no Porto de Delma, não apenas fornecemos à comunidade marítima de Al Dhafra acesso a instalações modernas, mas também construímos uma nova casa de onde ela pode continuar a expandir seus negócios e prosperar.

“O porto atuará como um motor para o futuro desenvolvimento recreativo e comercial, e uma ponte ligando de volta às orgulhosas tradições e à rica história de nosso povo e nossa nação.”

Quando a primeira fase do novo porto foi inaugurada em 2017 como uma substituição moderna do antigo porto, contava com um cais de 103 metros para um terminal de balsas que atende às necessidades comerciais e comunitárias da Ilha de Delma, uma marina com 160 berços úmidos e 104 ancoradouros secos para pesca e embarcações de recreio, um pátio de reparações, um edifício administrativo, um mercado de peixe e o posto de abastecimento marítimo ADNOC, tornando-o um dos maiores portos polivalentes de Al Dhafra.

A segunda fase do empreendimento contemplou também a criação de um novo quebra-mar de proteção que irá abrigar a metade norte do porto que, no âmbito do projeto, foi dragado a seis metros de profundidade.

Outros destaques do projeto incluíram: realocação de cabos marítimos Etisalat ao redor do Porto de Delma; conclusão de um estudo de navegação; construção de estradas de interconexão, pavimentação e cerca ISPS (International Ship and Port Facility Security); e, instalação de utilitários de serviço, como água potável e postes solares. Além disso, o projeto incluiu a instalação de proteção costeira para o Delma Ladies Club, a pedido do município de Al Dhafra.

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

*Data : 09/12/2020*

# ISTOÉ Dinheiro

**ISTOÉ - DINHEIRO**

**REFORMA TRIBUTÁRIA FICA PARA 2021 DEPOIS DE ELEIÇÃO PARA O COMANDO DA CÂMARA**

No centro das negociações políticas das eleições para a sucessão da Câmara dos Deputados, a votação da proposta de reforma tributária ficou para o ano que vem. O presidente da Comissão

Mista de Reforma Tributária, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), anunciou nesta quarta-feira, 9, a prorrogação dos trabalhos até 31 de março de 2021.

“Considerando o calendário legislativo de dezembro, assim como as eleições da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, em fevereiro, decidimos, em conjunto, solicitar a prorrogação da Comissão Mista da Reforma Tributária até 31 de março de 2021”, postou o senador na sua conta no Twitter.

Na mensagem, o senador postou foto de uma reunião com o relator da proposta, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-AL). Aguinaldo, que é um dos pré-candidatos à sucessão do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), havia prometido apresentar o parecer ao longo desta semana.

O próprio Maia chegou a dizer que tinha 320 votos para a aprovação do texto em primeiro e segundo turnos na Câmara até o final do ano. A liderança do governo, contrária à votação, trabalhou para a proposta não avançar.

A PEC da Câmara, apresentada pelo deputado Baleia Rossi (MDB-SP) e idealizada por Bernard Apy, cria o Imposto sobre Operações com Bens e Serviços (IBS), substituindo três tributos federais (IPI, PIS e Cofins), o ICMS, que é estadual, e o ISS, municipal. A mudança ocorreria em uma transição de 10 anos até a unificação e em 50 anos até a compensação de eventuais perdas de arrecadação de Estados e municípios.

Além da proposta da Câmara, há ainda outro texto, no Senado. O governo enviou apenas uma parte da reforma tributária, a unificação do PIS/Cofins na nova Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS). A alíquota do novo tributo seria de 12%.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 09/12/2020*

## **MAIA: CAMINHO PODE SER VOTAR 1º TURNO DA TRIBUTÁRIA E PL QUE UNIFICA PIS E COFINS**

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), afirmou nesta quarta-feira, 9, que um possível caminho para o avanço da reforma tributária seja votar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45/2019 e o projeto de lei, enviado pelo governo, que unifica PIS e Cofins.

Maia reafirmou a disposição de construir um acordo para votar as duas proposições, o que, na visão dele, criaria um ambiente de negócios mais propenso ao crescimento econômico.

Segundo Maia, as reformas da Previdência e administrativa promovem redução de despesas, mas não trazem crescimento. “O País precisa da tributária e de microrreformas para crescer acima da média medíocre dos últimos 20 anos”, apontou.

O presidente da Câmara comentou, ainda, um cálculo de acordo com o qual, da soma de todos os subsídios tributários e as transferências, inclusive pelo Bolsa Família, 75% da verba ficaria com os ricos e apenas 25%, com os pobres. “Por isso, este é um País que concentra renda. O pobre não é invisível, só está abandonado pelo Estado brasileiro há muitos anos”, acrescentou.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 09/12/2020*

## **GUERRA COMERCIAL ENTRE EUA E CHINA VAI CONTINUAR APÓS PANDEMIA, DIZ PROFESSOR**

O historiador e professor da Universidade de Harvard, Niall Ferguson, avalia que a China atingiu pontos positivos no combate à pandemia, controlando o contágio na maioria das províncias e com iniciativas como a doação de respiradores para outros países. Mas o país asiático danificou sua imagem quando não foi honesto na divulgação de informações sobre o avanço do Coronavírus.

“É um erro pensar que a China está vencendo a Guerra Fria 2.0”, afirmou o professor.

A chamada Guerra Fria 2.0 é a disputa econômica, essencialmente comercial, entre EUA e China. “Este conflito não foi inventado por Trump. Essa guerra diz respeito principalmente ao comércio, então ela vai continuar depois da pandemia”, disse Ferguson, ao participar de evento virtual do Itaú sobre a Amazônia, realizado nesta quarta-feira.

Por fim, o historiador, autor de “Doom: The Politics of Catastrophe”, ainda não lançado no Brasil, defendeu que o próximo grande desastre mundial será um que não é esperado pelo planeta. “Quando você se prepara para uma catástrofe financeira, aparece uma pandemia”, afirmou.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 09/12/2020*



**EXTRA ONLINE**

## **COMÉRCIO DO RIO ESPERA QUE NATAL DE 2020 MOVIMENTE R\$ 3,1 BILHÕES**

A pandemia e a crise econômica que assolaram os consumidores fluminenses no ano de 2020 também vai causar impacto no período mais aguardado pelo comércio: o Natal. De acordo com uma sondagem do Instituto Fecomércio de Pesquisas e Análises (IFec RJ), a maioria das pessoas pretende comprar lembrancinhas de presente. Mesmo assim, é estimado que a data movimente R\$ 3,1 bilhões na economia do Estado do Rio de Janeiro.

“No levantamento deste ano observamos um grande percentual de consumidores que vão optar por presentes mais baratos, as famosas lembrancinhas. Além disso, vimos um crescimento na porcentagem de pessoas que disseram ter a intenção de gastar menos esse ano que no ano anterior”, destaca o diretor do IFec RJ, João Gomes.

Dos entrevistados, 53% responderam que pretendem presentear alguém, o que corresponde a oito pontos percentuais a menos que em 2019 e a, aproximadamente, 6,7 milhões de pessoas. Apesar da redução no número de consumidores que pretendem presentear, o gasto médio deve aumentar de R\$ 367,16, no ano passado, para R\$ 464,50 em 2020.

A pesquisa também procurou entender como serão os gastos deste ano em relação ao anterior. Para 53,6% dos fluminenses, os gastos serão menores; 26,8% disseram que vão ser iguais e apenas 19,6% afirmaram que as despesas serão maiores.

Entre as opções preferidas estão: roupas (44,1%), lembrancinhas (42,6%), brinquedos (38,6%), calçados, bolsas e acessórios (30,2%), livros ou ebooks (15,8%), perfumes e cosméticos (15,3%), eletrônicos (13,9%), eletrodomésticos (8,9%) e joias e bijuterias (6,4%).

Ao serem questionados onde farão suas compras, a maior parte dos pesquisados respondeu que se dividiriam entre lojas físicas e online (53,5%), só física (26,7%) e somente online (19,8%). Houve ainda queda importante do percentual de pessoal que farão compras em lojas física, igual a 43,6% no ano passado.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 09/12/2020*

## **COMERCIALIZAÇÃO DE BIODIESEL NO BRASIL TERÁ NOVO MODELO ATÉ 2022, DEFINE CNPE**

*(Por Luciano Costa)*

SÃO PAULO (Reuters) - O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou nesta quarta-feira resolução que estabelece diretrizes para um novo modelo de comercialização de biodiesel em todo o Brasil, em substituição aos leilões públicos do produto, com entrada em vigor até 1º de janeiro de 2022.

Segundo a medida, não haverá veto ao uso de matéria-prima importada para a produção de biodiesel nesse modelo, em linha com uma diretriz aprovada recentemente pelo colegiado que atendeu pedidos de alguns representantes do setor.

"Durante o período de transição, os leilões públicos continuarão ocorrendo no formato atual", afirmou em nota o Ministério de Minas e Energia, que lidera o CNPE, formado por diversos representantes do governo.

O objetivo da mudanças é alcançar "um modelo de comercialização do produto mais aderente ao mercado aberto e dinâmico que está sendo desenhado com os desinvestimentos em refino da Petrobras", acrescentou a pasta.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 09/12/2020*

## **MINISTRA DA AGRICULTURA DO BRASIL VÊ CHANCE DE ACORDO UE-MERCOSUL EM 2021**

*Por Roberto Samora*

SÃO PAULO (Reuters) - Um acordo comercial entre a União Europeia e o Mercosul poderia ser assinado em 2021, disse a ministra da Agricultura do Brasil, Tereza Cristina, nesta quinta-feira, ao citar quais são as prioridades do Brasil para ganhar mercados agropecuários no ano que vem.

"Acredito, sou uma otimista, que o Brasil tem muito a dar. Mas este acordo também é muito bom para os países europeus. Acredito que, este acordo, temos grande chance de assinar em 2021, sob o comando de Portugal no Parlamento da União Europeia", afirmou ela, durante evento online.

Ela lembrou que o acordo preliminar já foi todo revisado, traduzido para as diversas línguas e deve, no próximo ano, ser debatido nos parlamentos europeus e dos países do Mercosul.

O acordo comercial UE-Mercosul, contudo, enfrenta algumas dificuldades na Europa.

A França e a Irlanda ameaçaram votar contra o acordo comercial a não ser que o Brasil adote uma postura mais favorável a questões ambientais.

Em setembro, o governo francês disse que um novo relatório sobre desmatamento confirmou sua oposição à atual versão do acordo UE-Mercosul.

A ministra Tereza afirmou ainda que em 2021 o Brasil também deverá avançar em acordo comercial com Canadá e continuará trabalhando em abertura de mercados.

As afirmações foram feitas em entrevista durante evento promovido pela Associação Brasileira dos Produtores de Soja e a Corteva Agriscience, transmitido pelo Canal Rural.

## **MAIS CRÉDITO**

A ministra disse ainda que as linhas de crédito de investimento dentro do Plano Safra tiveram um "esgotamento" e que está buscando mais recursos.

"Estamos conversando, tem um momento fiscal complicado, o Congresso ainda não aprovou a LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias)... estamos vendo o que é possível fazer neste ano ou no ano que vem", afirmou ela, sobre a possibilidade de conseguir mais recursos.

"Isso é um bom problema (o esgotamento dos recursos para investimentos), porque demonstra que o setor quer investir, demonstra a confiança de que o setor vai continuar com exportações grandes, abastecimento aquecido, com o agro trabalhando e sendo remunerado", afirmou.

Questionada sobre iniciativas para aliviar preços de alimentos, como medidas tributárias, ela disse que o Brasil estuda eventualmente isenções de taxas para importações de outros produtos, além de soja, milho e arroz, mas não detalhou.

"Estamos estudando sim outros produtos, mas não quer dizer que teremos que fazer, não existe nada mostrando que teremos de importar mais nada", declarou ela, pontuando que o Brasil, grande exportador agrícola, precisa se acostumar com importações de alimentos em um mercado dinâmico.

"Se tivesse uma seca maior, acredito que não teremos esse problema, temos essa ferramenta", concluiu.

Ela citou a chegada de um navio de soja dos EUA ao porto de Paranaguá e acrescentou que outros com milho estão começando a chegar, sem especificar a origem do cereal.

A ministra afirmou ainda que o país tem importado grãos por meio do modal rodoviário, a partir de países do Mercosul, como o Paraguai.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 09/12/2020*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **AÇU PREVÊ ENTRADA EM OPERAÇÃO DE PRIMEIRA TÉRMICA NO SEGUNDO TRIMESTRE DE 2021**

*Por Guilherme Serodio - 9 de dezembro de 2020 - Em Mercado de gás, Política energética, Setor elétrico*

O Porto do Açú planeja para o segundo trimestre de 2021 o início das operações da termelétrica GNA 1. A planta, atualmente em processo de comissionamento, que faz parte de um investimento de R\$ 9 bilhões, que envolve também um terminal de regaseificação de GNL e a construção de uma segunda termelétrica, GNA 2, que deve consumir cerca de R\$ 4,5 bilhões do orçamento total.

A previsão para entrada em operação da térmica foi anunciada em coletiva na manhã desta quarta-feira (9) por José Firmo, CEO do Porto do Açú. A previsão para início das obras da usina GNA 2 foi postergada para 2021 por conta do aumento de casos de Covid-19 na região.

As usinas somam 3 GW de capacidade instalada com geração a partir do GNL, mas a empresa já possui licença para instalação de 6,4 GW.

Originalmente o Porto do Açú pretendia tocar a construção das duas plantas simultaneamente. "Mas vamos ter que desmobilizar a força de trabalho agora e aguardar momento seguro para a construção", comentou Firmo.

O terminal de GNL está concluído e deve receber as primeiras cargas em breve. Paralelamente a empresa afirma estar em processo avançado de licenciamento de uma UPGN. A instalação terá capacidade de até 40 MMm<sup>3</sup>/d em expansão modular.

Açú vai participar em leilões para térmicas

Firmo contou que nos planos de curto prazo do Porto do Açú está também a conclusão das obras para dois dutos de transporte de gás. O Gasinfe – que vai ligar o Porto do Açú ao Terminal Cabiúnas, em Macaé – deve passar por audiência pública até janeiro. O Gasog, que interligada o Porto do Açú ao GASCAV, também está licenciamento.

O objetivo principal da empresa é estimular o consumo de gás dentro da própria área do Açú tanto para consumo industrial quanto para geração de energia.

A ideia é participar ativamente dos próximos leilões para permitir o crescimento da demanda termelétrica e industrial no porto.

O governo deverá realizar quatro leilões em 2021 para contratar novos projetos de geração de energia em 2021, após ter cancelado licitações previstas para este ano. Os primeiros leilões vão se destinar a hidrelétricas, eólicas, solares e a biomassa, enquanto os programados para o segundo semestre envolveriam essas fontes e também termelétricas a gás, carvão e projetos de recuperação energética de resíduos sólidos urbanos (RSU).

De acordo com portaria da pasta no Diário Oficial da União, a primeira rodada de licitações em junho que vem será nas modalidades A-3 e A-4. Já as concorrências de setembro serão A-5 e A-6. As térmicas a gás natural poderão competir sem restrição de limite para a chamada inflexibilidade operativa, segundo as determinações do ministério

A empresa aposta ainda que o Porto do Açú estará nos planos dos agentes produtores de gás offshore para a construção de novas rotas de escoamento.

” Existem alternativas para esses pontos de chegada e o Açú é uma delas”, disse Firmo. ” Essas decisões serão tomadas pelos agentes produtores do gás offshore, mas há alguns projetos que vão gerar o vetor principal de decisão, um deles é Pão de Açúcar, outro é o Bacalhau”, citou.

Ambos os projetos são tocados pela Equinor. A empresa estuda instalar um FPSO para produção de gás e condensado no área do bloco exploratório BM-C-33, onde está a descoberta de Pão de Açúcar, em águas profundas da Bacia de Campos.

Os estudos iniciais da empresa apontam para uma unidade de produção com capacidade de produzir entre 16 e 20 milhões de m<sup>3</sup>/dia de gás natural, com 8 a 12 risers. O primeiro gás poderia ser produzido, a depender de outros fatores, a partir de 2026.

Para Bacalhau, a Equinor oficializou a contratação da Modec para fornecer o navio-plataforma, do tipo FPSO, que será utilizado para a produção de petróleo e gás do campo. A Modec será responsável pelo projeto e construção do FPSO, incluindo contratação dos módulos do topside, bem como sistemas marítimos e de casco. A primeira produção de petróleo está planejada no período entre 2023-2024.

O Porto do Açú se prepara para construir um parque de tancagem para armazenar até 11,4 milhões de toneladas de barris de óleo e integrar o parque à malha de dutos. O planejamento da expansão das instalações ocorre enquanto o Porto do Açú prepara a abertura de capital da subsidiária Açú Petróleo S.A.

Hoje, o terminal de transbordo do Açú tem capacidade licenciada para 1,2 milhões de barris, o que pode ser expandido para até 2,1 milhões.

A empresa ainda aposta na possibilidade de atrair uma fábrica de fertilizantes para o Açú. De acordo com Firmo, a falta de infraestrutura ferroviária no porto não seria um problema, uma vez que mais da metade que toda a distribuição de fertilizantes no Brasil é feita por rodovia.

Mas a companhia acompanha a discussão acerca de uma conexão ferroviária que atravesse a região, entre as propostas está a ferrovia EF 118, que ligaria o Rio de Janeiro a Vitória, no Espírito Santo.

**Fonte : Agência EPBR de Notícias**

**Data : 09/12/2020**

## **PETRORECÔNCAVO AVALIA IPO E PLANEJA NOVAS AQUISIÇÕES, DIZ AGÊNCIA**

**Por epbr - 9 de dezembro de 2020 - Em Mercado, Newsletter Comece seu Dia**

### **em jogo**

Ao vivo: às 11 horas, o político epbr entrevista o senador Jean-Paul Prates (PT/RN) sobre a proposta de um marco legal para as eólicas offshore no Brasil. Transmissão aberta, no Youtube.

A PetroRecôncavo estuda a possibilidade de uma oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês), segundo informações da Reuters. Tem trabalhado sob apoio da consultoria financeira Lazard, mas as empresas não confirmam oficialmente o plano.

— Ainda segundo a agência, o IPO não é iminente e a empresa pode recorrer a financiamentos bancários para suprir necessidades de capital. Estratégia inclui novas aquisições.

— A PetroRecôncavo iniciou operações no fim da década de 1990, acompanhando a abertura do mercado de E&P. Com sede na Bahia, expandiu as operações ano passado com a criação da Potiguar E&P, para atuar no Rio Grande do Norte, com a compra de campos da Petrobras. Produz cerca de 11 mil barris de óleo equivalente por dia.

— Se o plano for adiante, reforçará o interesse do mercado de óleo na captação de recursos em bolsa. Recentemente, a 3R Petroleum captou R\$ 690 milhões na B3, no primeiro IPO do setor em quase dez anos.

— A Energy Platform (EnP), que desenvolve o primeiro hub offshore de gás natural privado do país, também estuda alternativas de financiamento para tirar o projeto do papel e também a abertura de capital, por meio de um IPO.

A BNDESPar contratou o BTG Pactual para coordenar uma oferta de venda de suas ações na estatal paranaense Copel, informou a elétrica em fato relevante. A iniciativa segue-se a outros movimentos feitos pelo banco para se desfazer de ações de empresas, incluindo uma transação com papéis da Petrobras em fevereiro e uma com ações da Vale em novembro.

— Com 24% do capital social, por meio da BNDESPar, o BNDES é o segundo maior acionista da empresa, atrás apenas do controlador, o governo do Paraná, que possui 31,1% das ações.

— A Copel destacou, no entanto, que o BNDESPar sinalizou que o lançamento de uma oferta pública pelos papéis está sujeito a “diversos fatores”, incluindo condições de mercado e preço. Com ativos de geração, transmissão e distribuição de energia, a Copel tem um valor de mercado de R\$ 18,8 bilhões, segundo dados do Refinitiv Eikon. Reuters

A Câmara dos Deputados concluiu nessa terça (8/12) a votação do projeto de lei 4199/2020, que cria o BR do Mar, conjunto de propostas de incentivo à navegação de cabotagem. O texto-base do projeto foi aprovado por 324 votos a 114 na segunda. epbr

No acumulado até setembro, a demanda de gás natural média das distribuidoras foi de 53,2 milhões de m<sup>3</sup>/dia, 14% inferior na comparação com 2019. Todos os mercados encolheram, com exceção do residencial, que cresceu 11,5%, para 1,4 milhão de m<sup>3</sup>/dia.

— Nos principais segmentos, o consumo industrial recuou 11,6%, para 24,9 milhões de m<sup>3</sup>/dia, e a geração de energia caiu 15,5%, para 17,9 milhões de m<sup>3</sup>/dia. A demanda por gás para matéria-prima caiu 0,5%, para 540 mil m<sup>3</sup>/dia. epbr

**Acompanhe ao vivo, a partir das 11 horas em [youtube.com/epbrasil](https://www.youtube.com/epbrasil)**

**<https://www.youtube.com/watch?v=qLAJjSyZKAM&feature=youtu.be>**

O Brasil deverá realizar quatro leilões em 2021 para contratar novos projetos de geração de energia em 2021, após ter cancelado licitações previstas para este ano.

— Os primeiros leilões vão se destinar a hidrelétricas, eólicas, solares e a biomassa, enquanto os programados para o segundo semestre envolveriam essas fontes e também termelétricas a gás, carvão e projetos de recuperação energética de resíduos sólidos urbanos (RSU).

— De acordo com portaria da pasta no Diário Oficial da União, a primeira rodada de licitações em junho que vem será nas modalidades A-3 e A-4. Já as concorrências de setembro serão A-5 e A-6.

— As térmicas a gás natural poderão competir sem restrição de limite para a chamada inflexibilidade operativa, segundo as determinações do ministério. Reuters

O consumo de energia elétrica no Brasil registrou queda de 0,7% em novembro ante igual mês do ano passado, interrompendo uma série de quatro meses consecutivos de altas, informou a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) nessa terça (8/12).

— Segundo dados preliminares da entidade, o resultado é puxado pelo mercado regulado, que registrou queda de 4,4%. Já no ambiente livre, houve alta de 7,7% na comparação anual.

— Segundo a CCEE, parte da retração no mercado regulado pode ser explicada por uma atividade menor em lojas físicas, tanto no comércio como em serviços de menor porte, na comparação com novembro de 2019. Money Times, com Reuters

Os preços do petróleo fecharam praticamente estáveis nessa terça (8/12), diante da imposição de medidas mais rígidas de lockdown pela Califórnia e do aumento no número de casos de covid-19 nos EUA e na Europa, o que compensa o otimismo acerca do avanço das vacinas contra o coronavírus.

— Os contratos futuros do Brent fecharam em alta de US\$ 0,05, a US\$ 48,84 o barril, enquanto os futuros do WTI tiveram queda de US\$ 0,16, para US\$ 45,60 o barril. Investing.com, com Reuters

Sob a pressão do aumento dos preços de alimentos e da gasolina, o IPCA registrou a maior alta do ano, de 0,89%. Superou a expectativa de analistas ouvidos pela Reuters, que esperavam um índice de 0,78% no último mês.

— No acumulado em 12 meses, o IPCA registra alta de 4,31%, acima do centro da meta de inflação, de 4%, com uma margem de tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou menos.

— Em novembro, os preços dos alimentos e bebidas continuaram pesando no bolso dos consumidores, ao responderem pela maior variação (2,54%) e maior impacto (0,53 ponto percentual) no IPCA. A segunda maior contribuição (0,26 ponto percentual) veio do grupo dos transportes (1,33%), com impulso do aumento dos preços da gasolina (1,64%).

A 1ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Espírito Santo condenou a editora Abril e o jornalista Diogo Mainardi, hoje no Antagonista, a pagar uma indenização de R\$ 70 mil ao ex-diretor da ANP, Victor de Souza Martins, a sua mulher, Josenia Bourguignon Seabra, e a empresa Análise Consultoria e Desenvolvimento.

— A condenação foi justificada pelos desembargadores pela publicação de notícias na Veja, em 2009, sobre uma suposta operação da Polícia Federal para apurar desvios de royalties da Petrobras que teria Martins como alvo. A Justiça considerou as notícias como falsas. Conjur

**Fonte : Agência EPBR de Notícias**

**Data : 09/12/2020**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### ESTADO DO RIO RECEBERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 4,5 BI PARA A CONSTRUÇÃO DE NOVA TERMELETRICA NO PORTO DO AÇU

Outra frente é aumentar a participação do estado no agronegócio, com estímulo à indústria de fertilizantes

Por Ramona Ordoñez



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24789127-40a-a32/FT1086A/652/xporto.jpg.pagespeed.ic.UhmZEqBTBn.jpg>

Porto do Açú: investimentos Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO - No próximo ano vão ser investidos cerca de R\$ 4,5 bilhões na construção de uma segunda usina termelétrica — a GNA II, com 1,7 mil megawatts (MW) de capacidade — no Porto do Açú, no Norte fluminense. A informação foi dada nesta quarta-feira por Carlos Tadeu Fraga, diretor-presidente da Prumo Logística, empresa que administra o Porto do Açú.

Por causa da pandemia, a entrada em operação da GNA I, de 1,3 mil MW, primeira termelétrica do complexo, teve sua entrada em operação adiada para o segundo trimestre de 2021. O projeto das duas termelétricas mais um terminal para receber Gás Natural Liquefeito (GNL), o gás na forma líquida, que entra em operação neste fim de ano, representam investimentos totais de R\$ 9 bilhões da Gás Natural Açú (GNA), uma associação entre a Prumo Logística, a petroleira BP e a Siemens.

— A ideia inicial era começar as obras da GNA II logo após a conclusão da GNA I, mas a Covid-19 veio e tivemos que parar diversos processos. Queremos iniciar a sua construção muito em breve, mas isso vai depender da evolução da pandemia na região, pois estamos olhando com muito cuidado a saúde dos trabalhadores — destacou Tadeu Fraga.

Por sua vez, o presidente da Porto do Açú Operações, José Firmo, anunciou os planos do grupo de inserir o Estado do Rio no mercado de fertilizantes, seja com a logística de importação de insumos, ou também visando atrair fábricas de fertilizantes.

A primeira operação foi realizada recentemente no terminal de MultiCargas do Porto, com a importação de 25 mil toneladas de cloreto de potássio destinadas ao interior de Minas Gerais.

— Tínhamos que conseguir trazer o agronegócio para o Rio de Janeiro. Fizemos um teste que se mostrou positivo, que foi o de importar fertilizantes pelo Porto do Açú. Nosso desejo é trazer mais competitividade para o agro, começamos com essa logística, e o grande objetivo é a volta do Brasil à produção de fertilizantes, aproveitando a estrutura logística do Açú, com a oferta de gás natural e energia — destacou José Firmo.

#### 'Hub' de petróleo e gás

Segundo Firmo, apesar de o foco do Porto do Açú ser o de operações voltadas para a indústria petrolífera, incluindo um projeto para se tornar um hub de petróleo e de gás natural que virão da produção dos campos do pré-sal, já existe preocupação com sustentabilidade e redução das emissões de carbono.

— A ideia de desenvolver no Açú uma indústria baseada em todos os investimentos futuros de baixo carbono ainda está em construção neste momento. Mas, já que podemos produzir insumos com menor quantidade de carbono, no futuro, sim, queremos ter energia renovável no Açú. Já teremos 6 mil MW de energia limpa (do gás natural), e há grande potencial para desenvolver uma cadeia de desenvolvimento industrial de baixo carbono — disse.

O Porto do Açú é operado pela Prumo Logística, controlada pela americana EIG Global Energy. O porto começou a operar em 2014 e conta com vários terminais como os de petróleo, multicargas e minério, entre outros, além do complexo de gás natural.

Até o fim deste mês entra em operação o aeródromo, para atender voos de helicópteros para a Bacia de Campos.

A EIG Global Energy Partners assumiu em 2013 o comando do Porto do Açú, projeto idealizado pelo ex-milionário Eike Batista. Nos últimos seis anos desde que assumiu o controle do complexo portuário, a EIG investiu R\$ 13 bilhões no desenvolvimento de infraestrutura e nos primeiros projetos.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 09/12/2020*

## **GUEDES DIZ QUE GOVERNO VAI PROPOR CORTE EM INCENTIVOS FISCAIS AINDA NESTE ANO**

Segundo ministro, medida será 'forte sinal' de compromisso com ajuste fiscal, assim como o fim do auxílio emergencial em dezembro

*Marcello Corrêa*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24778773-c51-86d/FT1086A/652/x90624334\\_PA-Sao-Paulo-SP-25-11-2020-O-Presidente-Jair-Bolsonaro-e-o-Ministro-Paulo-Guedes-durant.jpg.pagespeed.ic.mm7YKQ2\\_3B.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24778773-c51-86d/FT1086A/652/x90624334_PA-Sao-Paulo-SP-25-11-2020-O-Presidente-Jair-Bolsonaro-e-o-Ministro-Paulo-Guedes-durant.jpg.pagespeed.ic.mm7YKQ2_3B.jpg)

*O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo*

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quarta-feira que o governo proporá, até o fim do ano, uma revisão nos benefícios tributários. Guedes não deu detalhes sobre quando o plano será

apresentado.

— Acho que antes do fim do ano, vamos dar um forte sinal de que estamos promovendo o ajuste fiscal. Depois de reduzirmos os gastos com seguridade social, juros e pessoal, vamos enviar um forte sinal de reduzir subsídios e gastos tributários — disse o ministro, em inglês, durante evento virtual com investidores internacionais.

Só no ano que vem, a renúncia de impostos federais custará aos cofres públicos R\$ 307 bilhões, equivalente a 4% do Produto Interno Bruto (PIB). A redução desses incentivos é uma promessa da equipe econômica desde o início do governo, em 2019.

### **Isonções sobre investimentos no radar**

O maior incentivo fiscal no país é o Simples Nacional, regime que permite que micro e pequenas empresas recolham impostos de forma simplificada. O programa responde por 24,13% da renúncia fiscal prevista para 2021, segundo a projeção oficial mais recente. O custo chega a R\$ 74,3 bilhões.

Em seguida, estão as isenções do Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF), que somam 10,89% do impacto fiscal. O custo com isenções para entidades sem fins lucrativos representa 9,5%. A Zona Franca de Manaus é responsável ainda por 7,87% do gasto total.

Cortar benefícios fiscais não é tarefa fácil. Segundo fontes próximas a Guedes, o Simples deve ser poupado. Também é improvável que o governo revise os incentivos à Zona Franca, previstos na Constituição. A revisão das regras de entidades sem fins lucrativos, o que inclui igrejas, é outro tema sensível.

De acordo com um interlocutor de Guedes, um dos alvos da equipe econômica é a isenção de Imposto de Renda que beneficia alguns tipos de investimentos, como títulos de crédito do setor imobiliário e do agronegócio (LCI, LCA, CRI e CRA). Essas isenções custarão R\$ 1,2 bilhão em 2021.

O Ministério da Economia foi questionado sobre a declaração do ministro, mas não retornou aos pedidos de comentário até o fim da manhã desta quarta-feira.

### **Teto de gastos**

Cortar benefícios pode resultar no aumento das receitas da União, mas não resultaria em corte de despesas. Portanto, a medida não ajuda a diminuir a pressão sobre o teto de gastos — regra fiscal que limita o espaço para despesas públicas —, mas evitaria um aumento do endividamento.

O envio ao Congresso de um plano de redução de subsídios faz parte do relatório da proposta de emenda à Constituição (PEC) emergencial, que deve ser apresentado nos próximos dias pelo senador Márcio Bittar (MDB-AC). O texto obriga o governo a enviar um plano para cortar gastos tributários em 10% por ano, de forma que essa renúncia fique em 2% do PIB em até cinco anos.

No evento virtual, Guedes defendeu a agenda de ajuste fiscal e o teto de gastos, após uma versão preliminar no relatório da PEC divulgada extraoficialmente por Bittar a líderes do Congresso prever uma manobra que flexibilizaria por um ano a trava nas despesas. O trecho que permitia isso foi retirado da proposta.

Segundo o ministro, o presidente Jair Bolsonaro deu um sinal de que o governo não ampliará gastos ao afirmar que o auxílio emergencial será encerrado em 31 de dezembro.

— Há dois dias, o presidente deu outro sinal (de compromisso com o ajuste fiscal) que foi anunciar que o auxílio emergencial que ajudou na recuperação em V da economia brasileira será removido no dia 31 de dezembro — afirmou Guedes.

### **Ministro vê 'mal entendido' sobre Amazônia**

Falando para estrangeiros, o ministro admitiu que as incertezas em relação ao futuro da política fiscal têm influenciado o humor do mercado, em um fenômeno conhecido no mercado financeiro como inclinação da curva de juros, quando as taxas de longo prazo aumentam.

— Como gastamos muito dinheiro neste ano para combater a pandemia, a grande questão é o que acontece depois, em 2021. E é por isso que a curva de juros está tão inclinada. (Os investidores) exatamente perguntando: "O que acontece agora? Vocês vão transgredir o teto de gastos, porque ele não pode ser removido?". A resposta é: de forma nenhuma — declarou.

O ministro também voltou a comentar a relação entre preservação ambiental e investimentos — tema que sempre vem à tona em suas participações em eventos internacionais. Guedes disse que o Brasil é mal interpretado.

— Há muito mal-entendido sobre o que está havendo no Brasil na floresta e na Amazônia. O fato é que o Brasil é um país que preserva seu meio ambiente há décadas. Certamente podemos melhorar, certamente precisamos de ajuda de fora, estamos comprometidos no Acordo de Paris — disse Guedes.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 09/12/2020*

## **GOVERNO DE PORTUGAL VAI SOCORRER TAP COM INJEÇÃO DE € 1,6 BILHÃO ATÉ 2024**

Companhia aérea deve demitir 3 mil funcionários e reduzir salários, dizem fontes

*Do El País*

LISBOA - O governo de Portugal aprovou um plano de reestruturação da companhia aérea TAP, maioritariamente detida pelo Estado, que prevê uma injeção de € 1,6 bilhão até 2024. Num conselho de ministros extraordinário realizado na terça-feira à noite, o governo aprovou a medida, cuja apresentação à Comissão Europeia está marcada para quinta-feira.

Segundo diversos jornais portugueses, o plano prevê uma redução do quadro de pessoal em cerca de 3 mil pessoas. Este corte afetaria tanto os pilotos e tripulantes de cabine quanto os trabalhadores em solo ou com contratos temporários, que não deverão ser renovados. Além disso, está prevista uma redução salarial de 25% para os empregados da aérea.

### **Auxílios na França e na Alemanha**

A companhia aérea portuguesa não é a única na Europa a receber ajudas públicas. Vários países do continente vieram em socorro de suas antigas companhias aéreas de bandeira. Já em abril, a França apoiou a Air France com um empréstimo de € 7 bilhões, e um mês depois a Alemanha aprovou uma injeção de € 9 bilhões na Lufthansa. O auxílio envolveu a entrada do Estado alemão no capital da companhia aérea e exigiu a aprovação da Comissão Europeia, para garantir que não se tratava de um auxílio estatal contrário à regulamentação.

A TAP conta atualmente com uma frota de 101 aeronaves, que também poderá ser reduzida, num número que varia entre 13 e 16 aeronaves, sempre de acordo com as fontes referidas, uma vez que o plano não foi divulgado publicamente.

Além do Estado português, que assumiu 75% do capital da companhia aérea com um aporte de de € 1,2 bilhão nos primeiros meses da pandemia, o empresário Humberto Pedrosa, tem participação é de 22,5% na TAP, e os funcionários detêm 5%.

Como a maior parte do setor de aviação, a TAP sofreu graves consequências econômicas com a pandemia do coronavírus. De janeiro a setembro de 2020, o número de passageiros transferidos pela companhia aérea diminuiu 9 milhões, o que representa uma redução de 70% em relação ao mesmo período do ano passado.

No primeiro semestre do ano, a empresa registou um prejuízo de € 582 milhões, resultado negativo que foi cinco vezes maior que o do primeiro semestre de 2019.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 09/12/2020*

## **COMISSÃO MISTA DA REFORMA TRIBUTÁRIA QUER PRORROGAR TRABALHOS ATÉ MARÇO DE 2021**

Pedido foi feito pelo senador Roberto Rocha, que critica proposta de Rodrigo Maia de votar uma reforma apenas da Câmara

*Por Geralda Doca*

BRASÍLIA - O relator da comissão mista do Congresso que discute a reforma tributária, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), pediu a prorrogação dos trabalhos no colegiado até o fim de março de 2021. O prazo termina nesta quinta-feira.

Segundo Rocha, diante do processo de sucessão das mesas diretoras da Câmara e do Senado, a pauta está prejudicada e não há possibilidade de avançar com a matéria.

A prorrogação dos trabalhos da comissão é de competência dos presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP). Rocha disse que o ideal é que a decisão saia antes da data prevista para o encerramento dos trabalhos.

Ele criticou a declaração de Maia, que defendeu mais cedo o fatiamento da reforma tributária, começando pela unificação das contribuições federais do PIS e da Cofins. Na etapa seguinte, seria a vez das alíquotas do ICMS e ISS.

— Isso é um desrespeito à comissão mista. Nós estamos fazendo papel de palhaço? A Câmara tem um projeto e o Senado também tem. Não estamos discutindo a proposta do Senado. A comissão mista está discutindo a unificação de um texto, da Câmara, do Senado e do governo disse Rocha, acrescentando:

— Defendemos uma reforma ampla. Como a Câmara vai aprovar na semana que vem? indagou Rocha.

Maia disse que falaria sobre a proposta com o líder do governo, deputado Ricardo Barros (PP-PR), e com o relator da proposta de reforma tributária da Câmara, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB).

Segundo Rocha, Ribeiro se comprometeu a não tomar qualquer iniciativa sem o aval da comissão mista. Ele e Ribeiro almoçaram nesta quarta-feira e decidiram pedir a prorrogação dos trabalhos da comissão mista.

Ribeiro já finalizou o relatório, mas a publicação ficou condicionada à rodada de conversas com integrantes da comissão mista e lideranças no Senado.

A proposta reúne cinco impostos (IPI, PIS e Cofins, que são federais, ICMS, estadual e ISS, municipal), criando o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), um tributo que incide sobre o consumo, assim como o ICMS. Esse tipo de tributo é conhecido por técnicos como Imposto sobre Valor Adicionado (IVA). Ele é cobrado no destino e acaba com incentivos fiscais.

O texto também cria dois fundos, um de desenvolvimento regional e outro para compensar eventuais perdas para os entes com a mudança no sistema tributário. Haverá uma fase de transição, que deverá ser inferior a 10 anos.

O relatório não prevê imposto nos moldes da antiga CPMF e não trata da desoneração da folha de salários, medidas defendidas pela equipe econômica. Em compensação, sugere a taxação de lucros e dividendos e redução de impostos para as empresas, ideias da equipe econômica e dos partidos da oposição.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 09/12/2020*

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

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **STF DERRUBA LEI DAS ANTENAS EM SP, QUE IMPEDIA NOVAS INSTALAÇÕES NA CIDADE**

Legislação de 2004 impunha critérios que prejudicavam a cobertura das operadoras, exigindo terrenos com habite-se e 8 metros de largura para instalação; hoje, são usadas miniantenas, do tamanho de caixas de sapatos

*Por Anne Warth , O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) invalidou uma lei que limitava a instalação de antenas de telefonia celular na capital paulista. Ela vigorou por quase 17 anos e impunha critérios rígidos que prejudicavam a cobertura das operadoras, principalmente em bairros periféricos. Com a decisão, a expectativa do setor é destravar processos de 1,7 mil antenas atualmente parados.

A Lei 13.756/2004 foi aprovada quando a tecnologia em vigor era mais antiga e previa edificações para antenas. Por isso, havia exigência de terrenos com habite-se, 8 metros de largura e 12 metros de distância da via pública. Para as redes de 4G e 5G, no entanto, é possível usar miniantenas do tamanho de caixas de sapatos, que podem ser instaladas no topo de edifícios e fachadas.

Por causa dessa legislação, São Paulo é a antepenúltima colocada no ranking das 100 Cidades Amigas da Internet 2020, organizado pelo Conexis Brasil Digital, que reúne as maiores operadoras do País, e pela consultoria Teleco.

A lei havia sido questionada em 2010 pela Associação Brasileira das Prestadoras de Serviços de Telecomunicações Competitivas (Telcomp), que representa 60 empresas. Na época, elas começaram a ser multadas em até R\$ 100 mil mensais por antena irregular. Uma liminar vigorou por quatro anos e, quando ela caiu, o caso foi levado ao STF.

Ao Supremo, a Telcomp usou como argumento a invasão de competência por parte do município, já que as normas do setor de telecomunicações são exclusivas da União. A ação foi movida por meio do recurso extraordinário contra a Câmara Municipal de São Paulo.

O processo foi julgado em ambiente virtual pela Primeira Turma do STF. A relatora, ministra Rosa Weber, votou pela validade da lei e foi acompanhada pelo ministro Marco Aurélio Mello. Os ministros Alexandre de Moraes, Luís Roberto Barroso e Luiz Fux votaram pela inconstitucionalidade da lei paulistana - o placar terminou em 3 a 2.

Moraes inaugurou a divergência e citou a derrubada, pelo plenário do STF, de Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) contra uma lei aprovada pela Assembleia Legislativa de São Paulo, também sobre antenas de celular. O placar contrário a essa lei estadual, aprovada em 2001, foi de 10 votos a zero. Para Moraes, essa decisão criou jurisprudência sobre o caso, deixando clara a inconstitucionalidade de todas as leis municipais e estaduais que versem sobre antenas.

O presidente da Telcomp, João Moura, disse que a lei impunha restrições descabidas para instalação de antenas na cidade e impedia investimentos para ampliar a cobertura e a qualidade dos serviços. Embora a Prefeitura e a Câmara ainda possam recorrer da decisão, ele considera improvável qualquer recurso, uma vez que um decreto presidencial criou o silêncio positivo.

Esse dispositivo regulamenta a lei federal de antenas (13.116/2015) e estabelece prazo de até 60 dias para que o município responda ao pedido de licenciamento de uma antena. Caso não haja resposta, a solicitação é automaticamente autorizada. Moura explicou que as empresas agora pedirão a regularização das instalações não licenciadas e a autorização para as novas licenças.

“É um alívio para a sociedade a derrubada da lei, pois agora será possível retomar investimentos de bilhões de reais e preparar a cidade para receber a 5G. Uma lástima que numa cidade da importância de São Paulo seja necessário recorrer ao Supremo, num processo de mais de uma década, para possibilitar investimentos essenciais”, disse ele.

O presidente-executivo do Conexis Brasil Digital, Marcos Ferrari, comemorou a decisão. “A decisão do STF abre espaço para modernizar a conectividade na cidade de São Paulo. Apesar de ainda caber recurso, esperamos que não haja mudanças. A lei avança em vários pontos que são de competência exclusiva da União, conforme definido pela Constituição. Além disso, a lei está defasada perante os avanços tecnológicos das redes móveis de telecomunicações”, disse.

### **A resposta do município**

Nesta quarta, a Câmara Municipal de São Paulo informou que aguarda a publicação do acórdão para recorrer da decisão.

A Procuradoria-Geral do Município (PGM) afirmou que o julgamento do caso ainda não é definitivo e que está tomando as medidas cabíveis para revertê-lo.

Em meio à pandemia do novo coronavírus, o prefeito Bruno Covas editou um decreto em agosto para facilitar obras e serviços emergenciais, o que também facilitava a instalação de antenas de telefonia celular. O texto estabelece procedimento específico para licenciamento de miniantenas, afasta o entendimento de que elas são edificações e libera instalação em todas as zonas e categorias de uso, inclusive postes, viadutos, pontes e fachadas de edifícios. O decreto, no entanto, tem caráter temporário.

O presidente da Câmara de Vereadores da capital paulista, Eduardo Tuma (PSDB), chegou a propor decreto legislativo para derrubar a publicação, mas recuou a pedido do governador de São Paulo, João Doria. Quando ainda era prefeito, em setembro de 2017, Doria enviou um projeto de lei à Câmara Municipal para flexibilizar os critérios para instalação de antenas na cidade, mas ele nunca foi colocado em votação - cenário que pode mudar agora que a legislação de 2004 foi considerada inconstitucional pelo STF.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/12/2020*

## **VALE ANUNCIA VENDA DE USINA DE NÍQUEL NA NOVA CALEDÔNIA**

Operação é um assunto polêmico no arquipélago francês na Oceania e tem provocado tensões entre movimentos pró e contra a independência do território

NOUMÉA - A Vale anunciou nesta quarta-feira, 9, a venda de sua planta de níquel na Nova Caledônia, um arquipélago francês na Oceania, para um consórcio com participantes locais e internacionais, do qual participa a Trafigura, que comercializa matérias-primas, e que provocou forte oposição do movimento de independência.

"O consórcio liderado pela administração e funcionários da Vale Nova Caledônia (...) com a Trafigura como acionista minoritária, tem o prazer de anunciar que celebrou hoje um acordo firme para a compra das ações da Vale Nova Caledônia, em posse da Vale Canada Limited, uma subsidiária da Vale S.A ", informou a empresa local em comunicado.

A Vale Nova Caledônia especifica que "essa solução de compra garantirá a continuidade da exploração e desenvolvimento da usina no respeito às suas responsabilidades sociais e ambientais por uma nova empresa (chamada de) Prony Resources, na qual investidores locais controlam 50%". "O projeto vai garantir mais de 3 mil empregos diretos e indiretos", afirmou Antonin Beurrier, atual presidente da Vale NC. Depois de perder bilhões de dólares, a Vale anunciou no fim de 2019 sua intenção de deixar a Nova Caledônia, onde opera uma planta metalúrgica de níquel e cobalto, localizada próxima à rica e estratégica jazida de Goro.

A planta, que enfrentava grandes dificuldades técnicas, foi redimensionada antes de ser colocada à venda e produz um produto destinado ao mercado de baterias de carros elétricos.

A compra da unidade é um assunto polêmico, que causa tensões entre independentistas e não-independentistas. O anúncio da operação veio após vários dias de bloqueios e confrontos com as forças de segurança devido à "oposição total" à presença da Trafigura por parte dos independentistas do grupo FLNKS, do coletivo "Usine du sud: usine pays" (fábrica do sul, fábrica do país) e do fórum de negociação autóctone.

Essas organizações defendem o nacionalismo na área de mineração e apoiavam outra oferta pela planta, em associação com a Korea Zinc, que foi rejeitada pela Vale antes de o grupo coreano anunciar na segunda-feira que estava se retirando da disputa.

Nesta quarta-feira, a violência aumentou, com bloqueios de estradas e contra-bloqueios dos oponentes em Paita, ao norte de Nouméa, a capital da Nova Caledônia. Durante a noite, um posto de gasolina foi incendiado em Mont-Dore e todos os postos de gasolina serão fechados na quinta-feira "para forçar o estado a manter a lei e a ordem".

"Gangues armadas atacaram repetidamente as forças de segurança. Conflitos sucessivos ocorreram ao longo da noite e lamentamos lojas incendiadas, um parque saqueado e um ferido entre nossos bombeiros", disse o prefeito de Mont-Dore, Eddie Lecourieux, em comunicado.

Entre 500 e 1.000 pessoas que denunciaram a inação do Estado se reuniram na noite de terça-feira, convocadas pelo ex-prefeito de Paita Harold Martin para colocar barreiras e convidar "os cidadãos a se defenderem".

Diante da escalada de violência, o alto comissário Laurent Prévost proibiu o porte e transporte de armas de fogo e facas. O ministro do Exterior, Sébastien Lecornu, vai se reunir na quinta-feira por videoconferência com os principais políticos da Nova Caledônia, mas os ativistas pró-independência indicaram que vão boicotar o encontro.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/12/2020*

## **COM INCERTEZAS E FALTA DE INSUMOS, INDÚSTRIA DE SÃO PAULO PERDE FORÇA EM OUTUBRO**

Produção no maior parque industrial do País avançou 0,5%, na sexta alta consecutiva, mas aponta postura mais cautelosa dos empresários

*Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo*

RIO - A indústria de São Paulo registrou perda de fôlego na passagem de setembro para outubro, como reflexo da postura mais cautelosa dos empresários diante de um momento de incertezas, mas também da falta de insumos já alardeada pelo setor, apontou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A produção avançou 0,5% em outubro ante setembro, sexto mês consecutivo de resultados positivos, embora o menos intenso do período: maio (10,6%), junho (10,6%), julho (8,9%), agosto (4,5%) e setembro (5,7%). Os dados são da Pesquisa Industrial Mensal - Produção Física Regional, divulgados nesta quarta-feira, 9, pelo IBGE.

“A falta de insumos para a produção final também é um fator que diminui o ritmo de produção. E São Paulo, como é vitrine para a indústria nacional, recebe esse fator de forma mais enfática. A falta de insumos influencia bastante sobre essa queda de ritmo da indústria de São Paulo, sim”, declarou Bernardo Almeida, gerente da pesquisa do IBGE.

Outros fatores que pesaram negativamente para o desempenho pouco vigoroso de outubro foram a base de comparação mais elevada, que dificulta taxas de crescimento mais robustas, e a conjuntura ainda permeada de incertezas. A produção industrial paulista - responsável por 34,2% de toda a produção nacional - já superou em 5,3% o patamar de fevereiro, no pré-pandemia, mas ainda opera 17,7% abaixo do pico alcançado em março de 2011.

“Os meses anteriores demonstraram muito impulso de recuperação em relação aos meses em que houve paralisações por conta de medidas sanitárias contra a pandemia. Agora que houve essa recuperação, e São Paulo já se apresenta acima do patamar pré-pandêmico, a indústria voltou a atuar da forma como atuava anteriormente, como na média nacional: com cautela, de olho nas incertezas. O desemprego alto também gera essa baixa no fôlego da produção paulista, e a cautela também na retomada de investimento e nas decisões de consumo das famílias”, justificou Almeida.

A produção industrial já superou o patamar de fevereiro em 9 dos 15 locais pesquisados em todo o País. Em outubro, a indústria nacional operava 1,4% acima do nível de fevereiro, na média global.

Além de São Paulo, os demais locais com ganhos em relação ao pré-pandemia foram Amazonas (com nível de produção 10,8% superior a fevereiro), Santa Catarina (6,1%), Ceará (6,1%), Minas Gerais (5,1%). Paraná (4,3%), Pernambuco (2,6%), Pará (1,3%) e Rio Grande do Sul (0,3%). Os seis locais ainda com perdas foram Espírito Santo (-10,8%), Bahia (-7,6%), Rio de Janeiro (-7,1%), Mato Grosso (-5,7%), Nordeste (-3,1%) e Goiás (-1,1%).

Na passagem de setembro para outubro, a produção industrial cresceu 1,1%, com taxas positivas em oito dos 15 locais pesquisados.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/12/2020*

## NOVO RELATÓRIO DA PEC EMERGENCIAL TRAZ ECONOMIA IRRISÓRIA

Poupança projetada no parecer do relator para 2021 é de cerca de R\$ 450 milhões, bem inferior à previsão inicial, que citava redução de despesas entre R\$ 25 bilhões e R\$ 30 bilhões; texto não abre espaço para criação de novo programa social

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

BRASÍLIA - Principal aposta de ajuste nas contas públicas depois da expansão de despesas na pandemia da covid-19, o relatório da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) emergencial foi apresentado ontem a lideranças do Senado sem medidas adicionais de corte de gastos para 2021. A economia prevista no parecer para o ano que vem é marginal, de cerca de R\$ 450 milhões, muito aquém da previsão inicial do relator de entregar para a equipe econômica uma redução das despesas entre R\$ 25 bilhões a R\$ 30 bilhões.

O texto dúbio do parecer, que ainda não é oficial, deixou incertezas sobre a possibilidade de abrir caminho para a criação de uma nova despesa continuada (como um programa social, por exemplo) com uma compensação feita apenas com revisão de subsídios, mesmo que isso represente estouro do teto de gastos, a regra que impede o aumento de despesas acima da inflação.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/9/1607475649099.jpg>

*Guedes e sua equipe se reuniram com Bolsonaro para discutir o ano difícil e as medidas adotadas para o combate da pandemia. Foto: Marcos Correa/ PR*

O parecer do relator Márcio Bittar (MDB-AC) coloca as principais fichas do ajuste via corte de renúncias fiscais, que a depender do foco pode ter como resultado aumento da carga tributária. Além disso, governo e lideranças gastaram capital político em uma PEC que não vai produzir o espaço necessário para tirar do papel o

programa social prometido para depois do fim do auxílio emergencial.

Sem prever a criação do novo programa social do governo, o relatório foi desidratado das medidas mais duras de corte de despesas para abrir caminho no teto de gastos. A inclusão dessas medidas era defendida pela equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, e considerada essencial para dar uma virada de correção de rumo das contas públicas, após o aumento de gastos na pandemia.

Fontes envolvidas nas negociações admitiram que a base de apoio do governo, principalmente Norte e Nordeste, queria o programa social, mas disse não às propostas de desindexação (retirar a obrigatoriedade de conceder reajustes a benefícios, por exemplo) e outras medidas impopulares.

A redução da jornada dos servidores e corte dos salários também ficaram fora do texto. Até mesmo a bandeira pessoal de Bittar, de acabar com a aplicação mínima de recursos em saúde e educação, não prosperou. Procurado, o relator não atendeu a reportagem.

### Gatilhos

A equipe do ministro Paulo Guedes considera uma vitória o aperfeiçoamento dos gatilhos (medidas de corte de despesas de pessoal), mas para 2021 eles já estavam previstos na Lei 173 que congelou os salários, reajuste e aumento de despesas de pessoal até dezembro do ano que vem, como contrapartida ao socorro da União a Estados e municípios.

Para o pesquisador associado do Insper, Marcos Mendes, o parecer não traz economia adicional significativa com cortes de despesas em 2021. "Em 2021, a Lei 173 já acionou gatilhos. A PEC só estende o efeito por mais um ano", diz ele, que é um dos autores do teto.

De acordo com técnicos do Congresso, a abertura de espaço no teto ficou restrita a duas medidas para os próximos anos: uso do superávit financeiro dos fundos públicos extintos (cerca de R\$ 30 bilhões) e redução de subsídios fiscais à metade num prazo de cinco anos.

Fontes admitem a que a reviravolta na eleição da sucessão do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), após a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que barrou a possibilidade da sua reeleição, mudou as “peças do xadrez” e as negociações das medidas. Por isso, a versão ficou aquém do esperado e prometido.

O relatório também prevê que, se o governo identificar no envio da Proposta de Lei Orçamentária Anual (Ploa) que as despesas obrigatórias respondem por 95% ou mais das despesas primárias totais, já será possível acionar os gatilhos, que preveem a proibição de novos concursos, aumentos salariais, reajuste real do salário mínimo, criação de novos cargos, entre outras. “Afim, o que significa a proporção de 95% de despesa obrigatória em termos da despesa total? Em matéria fiscal, nada”, criticou o analista do Senado, Leonardo Ribeiro. Para ele, a proposta apresentada permite que o teto de gastos seja extrapolado sem dizer o que acontece nessa situação.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/12/2020*

## **VALE RECEBERÁ R\$1,22 BI APÓS BNDESPAR EXERCER OPÇÃO DE COMPRA DE AÇÕES DA VLI**

A mineradora Vale informou que foi notificada pelo braço de participações do BNDES sobre o exercício integral pelo banco de uma opção de compra de ações de emissão da empresa de logística VLI atualmente detidas pela companhia

"Com o exercício desta opção, a Vale receberá, por 8% de participação na VLI, cerca de 1,223 bilhão de reais no dia 11 de dezembro de 2020, passando a deter 29,6% do total de ações da VLI", disse a mineradora em comunicado nesta quarta-feira.

No momento, a Vale possui 37,6% na VLI, na qual é a maior acionista, segundo informações do site da companhia.

A operação pelas ações da empresa decorre de entendimentos firmados entre a Vale e o BNDESPar em 2015 sobre debêntures para financiamento ao projeto de expansão da Ferrovia Norte Sul, operada pela VLI, explicou a Vale.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/12/2020*

## **SIDERÚRGICA TERNIUM PREVÊ 'CONSÓRCIO DE CONSUMIDORES' PARA LEVAR GÁS A DISTRITO INDUSTRIAL NO RIO**

Companhia tem planos de expandir a produção de placas de aço quando o preço do gás se tornar competitivo, o que deve acontecer assim que o Novo Mercado de Gás for aprovado pelo Congresso

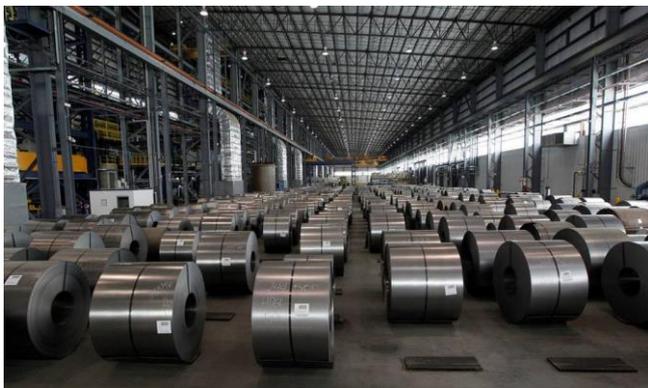
*Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo*

RIO - Assim que for aprovado, o Novo Mercado de Gás vai dar o pontapé inicial a um projeto que está sendo estudado por empresas do Distrito Industrial de Santa Cruz, zona oeste do Rio de Janeiro, que pretende criar um "consórcio de consumidores de gás", entre elas a siderúrgica da Ternium, que já tem planos de expandir a produção de placas de aço quando o preço do gás se tornar competitivo. De acordo com o vice-presidente da Ternium, Pedro Teixeira, o grupo teria uma demanda de pelo menos 10 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia.

Somente para a Ternium, a demanda poderia chegar a 6 milhões de metros cúbicos por dia, conta Teixeira, e subiria para 10 milhões com as outras indústrias. Na região, estão instaladas outras grandes indústrias, como Gerdau, Cladtek e Fábrica Carioca de Catalisadores (FCC), entre

outras. Sem citar nomes, Teixeira enxerga o projeto para além de 2025, quando se prevê que o volume do gás produzido no pré-sal dará um salto, dobrando em relação à produção atual.

"Nós podemos consumir muito gás natural, temos a tecnologia, mas hoje temos pouco gás e preços altos, que ainda refletem o monopólio na produção, transporte e distribuição. O fato de operarmos em um complexo industrial moderno nos torna uma boa âncora para um eventual gasoduto. Estamos juntando as competências para garantir a chegada do gás", explica Teixeira, que aposta na mudança regulatória que está tramitando no Congresso Nacional para o preço do gás no Brasil se aproximar dos preços internacionais.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/4/1599074650344.jpg>

**Siderúrgica da Ternium já tem planos de expandir a produção de placas de aço quando o preço do gás se tornar competitivo. Foto: Arquivo/EFE**

Ele informa que hoje paga entre US\$ 12 e US\$ 13 por milhão de BTU no Brasil, enquanto na Argentina o preço gira em torno de R\$ 3,50 o milhão de BTU e no México, que recebe gás norte-americano, já há valores abaixo de US\$ 3. "O Brasil não é competitivo, mas a partir de 2026, o preço pode começar a viabilizar aumento da produção de aço, mais geração térmica, novas tecnologias e mais injeção de gás na operação", explica.

Para impulsionar os projetos, ele conta com a sinergia entre as empresas do grupo, o Techint, como o braço de exploração e produção de petróleo e gás, Tecpetrol, a fabricante de tubos, Tenaris, e a própria Techint Engenharia e Construção, líder mundial na construção de gasodutos. Com a demanda garantida, Teixeira prevê que não será difícil encontrar parceiros para realizar a obra.

"A vantagem da demanda das indústrias, é de que ao contrário das térmicas, que dependem de despacho, elas consomem gás de forma interruptível", afirma, contando que esse é o argumento que tem levado nas reuniões com produtores de gás, a outra ponta da equação das mudanças que estão por vir no setor.

No curto prazo, a Ternium prevê a importação de Gás Natural Liquefeito (GNL), que também depende da construção de uma planta de regaseificação, o que pode ser facilitado pela localização da Ternium próxima ao terminal portuário da empresa, em Santa Cruz, hoje utilizado para exportações da companhia para Estados Unidos, México e Europa.

"O que a gente está vendo no curto prazo para aumentar a nossa competitividade são operações com GNL. O grande gargalo é ter uma unidade de regaseificação, que hoje existem poucas, mas como a gente tem terminal portuário próprio tem uma facilidade de logística. Essa é uma alternativa que a gente tem analisado com parceiros, e eu diria que ela pode trazer resultados no curto prazo", informa, estimando pelo menos dois anos entre licenciamento e o fim da obra.

Prevendo um ano difícil também em 2021 - este ano a queda de demanda trazida pela pandemia chegou a reduzir a produção da companhia em 30% no início do ano, já recuperada -, Teixeira planeja aumentar a competitividade da siderúrgica, com foco em melhorar a operação na planta de Santa Cruz.

"A gente está terminando um projeto para aumentar nossa capacidade de injeção de carvão pulverizado no alto forno (PCI), isso é importante para nossa competitividade dentro da equação do custo do ferro gusa. Cada centavo conta", diz. "Será um ano com muito desafio, especialmente se os mercados continuarem no ritmo bom de hoje. Nosso foco total é aumentar a competitividade", afirma, lembrando que o seu maior cliente é a própria Ternium, no México, que recebe as placas de aço da empresa brasileira para reprocessar e enviar a clientes finais nos Estados Unidos.

A Ternium comprou a siderúrgica em Santa Cruz em 2017 - antes operada pela alemã Thyssenkrupp e conhecida por CSA -, e também é a maior acionista da Usiminas. A empresa já investiu R\$ 11 bilhões no País e hoje garante 3,8 mil empregos diretos e cerca de 5 mil indiretos. A fama de poluidora, que rondou a usina na década passada, ainda sob gestão dos antigos donos, já ficou para trás, segundo Teixeira.

"Hoje somos referência em termos ambientais e não medimos custos para manter a operação da usina dentro da melhor tecnologia. Implementamos uma série de rotinas e investimos todos os anos de forma voluntária para manter o controle ambiental", informa. "Com o gás, a operação ficará ainda melhor."

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

**Data : 09/12/2020**



**VALOR ECONÔMICO (SP)**

## **CÂMARA APROVA PROJETO QUE INCENTIVA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM**

Tarcísio se empenhou pessoalmente na votação e vice-líder do governo reclamou de "traíagem"

**Por Marcelo Ribeiro e Raphael Di Cunto — De Brasília**



[https://s2.glbimg.com/PVHkMIRvcLKFcLk39qKUOugdvpQ=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internat\\_photos/bs/2020/k/B/sv22fkS6GoU41LusOltA/foto09p0l-201-cabota-a14.jpg](https://s2.glbimg.com/PVHkMIRvcLKFcLk39qKUOugdvpQ=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internat_photos/bs/2020/k/B/sv22fkS6GoU41LusOltA/foto09p0l-201-cabota-a14.jpg)

**Sargento Gurgel: relator propôs a prorrogação por um ano de regime tributário especial para setor de cabotagem — Foto: Cleia Vianna/Câmara dos Deputados**

A Câmara dos Deputados concluiu ontem a aprovação do projeto de lei que cria a BR do Mar, com o objetivo de ampliar a navegação entre portos nacionais e reduzir a dependência do transporte rodoviário no país. O texto segue para análise do Senado.

Considerada prioritária pelo governo, a proposta pretende dar mais competitividade ao setor de cabotagem e estimular a migração do transporte rodoviário para o marítimo.

Para isso, o projeto busca flexibilizar as regras para a navegação entre portos e ampliar a frota de embarcações no país, estimulando a concorrência no setor através das mudanças nas regras de aluguel de embarcações estrangeiras.

Uma das principais propostas do relator Sargento Gurgel (PSL-RJ), em seu parecer, estabelece a prorrogação por mais um ano - até o final de 2021 - do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que era uma das demandas prioritárias do setor.

Com a aprovação do projeto, o governo espera que 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.

Além disso, o governo também avalia que, com a proposta, seja possível aumentar em 65% o volume de contêineres transportados por ano até 2022 e obter crescimento estimado da cabotagem em 30% ao ano

Um dos objetivos do texto é ampliar a concorrência através da flexibilização do afretamentos de embarcações estrangeiras. As regras válidas atualmente são restritivas, já que obrigam, em quase todos os casos, empresas brasileiras de navegação a operarem com embarcação própria no país. Como a manutenção de uma frota tem custos elevados, há pouco competitividade no setor.

Atualmente, uma empresa ao pode alugar um navio e manter a bandeira estrangeira caso não tenha nenhuma embarcação brasileira equivalente disponível. O projeto pretende flexibilizar as formas de afretamento, reduzindo os custos.

De acordo com dados do Ministério da Infraestrutura, uma operação de navio com bandeira brasileira pode ter custo 70% superior ao de uma embarcação estrangeira na modalidade de afretamento em que a empresa brasileira contrata uma terceira.

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%.

Segundo apurou o Valor, ao longo da votação, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, fez ligações para lideranças partidárias de legendas alinhadas com o Palácio do Planalto e até mesmo para siglas independentes em relação ao governo com o objetivo de garantir que o texto fosse aprovado sem grandes alterações.

Aliado de Bolsonaro, o deputado Fausto Pinato (PP-PI), ficou insatisfeito com algumas alterações feitas no texto e acusou o governo e o relator de “traíagem” por, segundo ele, descumprirem um acordo. Vice-líder de governo, Pinato chegou a colocar o cargo à disposição

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 09/12/2020*

## COM NOVO PERFIL, CAMEX REATIVA CONSELHO PRIVADO

Empresários, consumidores e acadêmicos terão assento

*Por Daniel Rittner — De Brasília*



[https://s2.qlbimg.com/CzxQAjHzsVduz9FbhQ3OQZBPelg=/984x0/sm-art/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.qlbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/q/B/0fSRsdR4OXdi2M8aWrHg/foto09bra-101-dfcamex-a12.jpg](https://s2.qlbimg.com/CzxQAjHzsVduz9FbhQ3OQZBPelg=/984x0/sm-art/filters:strip_icc()/i.s3.qlbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/q/B/0fSRsdR4OXdi2M8aWrHg/foto09bra-101-dfcamex-a12.jpg)

*Carlos Pio, secretário-executivo da Camex: preferência foi por pluralidade — Foto: Jonas Pereira/Agência Senado*

A Câmara de Comércio Exterior (Camex) reativa nesta quinta-feira, com um novo formato e após diversos anos no limbo, seu conselho consultivo do setor privado. Ele terá duas dezenas de representantes da sociedade civil, divididos entre porta-vozes do meio empresarial (indústria, serviços e agronegócio), do mundo acadêmico e de entidades de direito dos consumidores. O ministro da Economia, Paulo Guedes, participará amanhã da retomada do grupo e pretende usá-lo, conforme suas palavras, para “oxigenar” as discussões sobre os próximos passos da política comercial.

O secretário-executivo da Camex, Carlos Pio, afirmou que mais de 300 associações empresariais procuraram o governo com interesse em participar do colegiado. A preferência, no entanto, foi por montar um conselho mais plural e com visões que não se restringissem estritamente aos empresários. “O setor privado é amplo e complexo. Somos nós consumidores que entramos numa concessionária para adquirir um carro novo, são os pequenos que precisam adquirir insumos e tecnologia”, observou.

A ideia é reunir o Conex – sigla do conselho – duas vezes por semestre. Estarão representadas as três maiores confederações patronais (CNI, CNA, CNC), com seus presidentes como membros titulares, e nove dirigentes de empresas. Embraer, Copacol, Stefanini e Indústria Brasileira de

Metais estão na lista. A Proteste entrou como porta-voz dos consumidores. A Câmara Internacional de Comércio (ICC Brasil), os pesquisadores Honorio Kume e Sandra Rios e o ex-ministro da Agricultura Roberto Rodrigues também compõem o colegiado.

Do lado do governo, são dois integrantes: o secretário especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais do Ministério da Economia, Roberto Fendt, e o secretário-geral do Itamaraty, Otávio Brandelli. Não se trata de um canal de decisão. Será um fórum para consultas, explicou Carlos Pio, mas no qual o Poder Executivo tem real interesse em ouvir e discutir estratégias mais amplas.

O secretário da Camex ressalta: “A pauta não é do governo. O objetivo não é ter uma caixa de ressonância dos interesses oficiais nem buscar apoio para eventuais medidas. Queremos ouvir. E o próprio ministro diz que quer oxigenar o debate sobre a política comercial. Aumentar a produtividade do setor privado brasileiro depende do comércio exterior para o acesso a tecnologia, insumos e serviços”.

Carlos Pio exemplifica: a burocracia em Brasília pode discutir temas como a reforma tributária, o 5G e novos acordos comerciais – mas às vezes tem dificuldade em entender como esses temas batem na ponta. Desde o uso de uma nova tecnologia nos sistemas produtivos à aplicação de um imposto em operações privadas.

A recriação do conselho, por meio de um decreto presidencial publicado em outubro de 2019, ocorre após anos sem reuniões na reta final do governo Dilma Rousseff e na gestão Michel Temer. E sua reativação se dá em meio às críticas crescentes a Paulo Guedes pela falta de avanços na agenda de liberalização comercial que o ministro defendeu abertamente durante a campanha eleitoral. Temas como a reforma da Tarifa Externa Comum (TEC) ficaram sem progresso.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 09/12/2020*

## **BRASIL FIGURA NO TOP 5 DE INCERTEZA ENTRE 20 PAÍSES**

Levantamento da FGV mostra que entre nações com indicadores semelhantes, só Rússia e China tiveram médias superiores à brasileira

*Por Alessandra Saraiva, Valor PRO — Rio*

A incerteza com a economia brasileira operou, durante a pandemia, entre as cinco mais altas nos 20 países que possuem esse tipo de indicador. Levantamento da Fundação Getúlio Vargas (FGV) mostra que o nível de incerteza com a atividade do país ficou, em média, em 148,5 pontos de fevereiro a outubro. Esse patamar perde apenas para China (181,8 pontos); Cingapura (155,2 pontos) e Rússia (152,5 pontos), no período.

Na América Latina, foi a maior média do período, alertou Anna Carolina Gouveia, economista da FGV e responsável pelo estudo. O avanço da covid-19, além de pouca margem de manobra na área fiscal, levou à média elevada de incerteza com o Brasil, disse.

O grupo de 20 países foi escolhido por ter indicadores equivalentes. São índices semelhantes às premissas levantadas pelos economistas americanos Nick Bloom, Scott Baker e Steven Davis, que elaboraram Indicador de Incerteza Política e Econômica Global.

No caso do Brasil, para fazer o levantamento, foi levado em conta apenas o componente Mídia – como ocorre em outros países – do Indicador de Incerteza da Economia (IIE-BR), calculado pelo Instituto Brasileiro de Economia (Ibre). O indicador brasileiro é composto por dois tópicos: Mídia e Expectativas – a visão do mercado sobre variáveis macroeconômicas.

A pesquisadora informou que, em abril, considerado como “auge” do impacto negativo da pandemia na economia nacional, o Brasil atingiu maior patamar de incerteza na listagem, com 195,3 pontos. “Mas, se observarmos a diferença de pontos, entre abril e outubro, o Brasil devolveu 69,3 pontos” disse, lembrando que, em outubro, o componente Mídia brasileiro ficou em 126 pontos.

A reabertura de atividades de serviços, com restrições, além de estímulos como auxílio emergencial, que sustentaram em parte o consumo, levaram à essa diminuição, notou ela.

Mesmo com diferença menor entre máximo de incerteza, em abril, ante outubro, isso deve ser vista com cautela, frisou ela. Para a especialista, a incerteza com a atividade brasileira opera a nível “altíssimo”, até outubro.

Um aspecto preocupante, nas palavras da especialista, é a sinalização observada no componente Expectativas, do IIE completo do Brasil. Dos países usados no estudo, apenas os Estados Unidos têm indicador similar comparável a esse componente do indicador de incerteza completo do Brasil. “Expectativas, no nosso país, chegaram a 230 pontos em abril e ficaram acima de 190 pontos em outubro”, afirmou ela, lembrando que, quanto mais alta a pontuação, pior a expectativa. “Já o componente de Expectativas dos Estados Unidos chegou a 156 pontos em abril e ficou próximo a 130 pontos em outubro”, afirmou a pesquisadora.

Esse componente, que mede dificuldade de se fazer cenários para os próximos 12 meses, se mantém mais resistente à queda no Brasil do que nos EUA, frisou a técnica. Embora tanto o Brasil quanto os Estados Unidos estejam no ranking dos cinco países com maior número de casos de covid-19 no mundo, o fôlego fiscal dos EUA é muito maior que o brasileiro, notou ela.

Ao mesmo tempo, o IIE-BR, o indicador completo de incerteza brasileiro, subiu 2 pontos em novembro ante outubro, após seis quedas consecutivas, lembrou ela. “Em novembro o cenário [no Brasil] tornou-se mais incerto”, afirmou a especialista.

Em dezembro, termina o pagamento de auxílio emergencial e há dúvidas sobre o espaço fiscal existente para implantar novos estímulos ao consumo, acrescentou Anna Carolina.

Assim, os sinais até o momento são de possibilidade de novas altas; em indicador que já opera em patamar elevado, disse ela. “O sinal amarelo está aceso, principalmente com recrudescimento da pandemia no país e as consequências que isso terá na economia e nas contas públicas”, completou a economista.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 09/12/2020*

## **META CLIMÁTICA PROJETA 40 ANOS PARA DESCARBONIZAR A ECONOMIA BRASILEIRA**

Proposta oficializa o que havia sido definido na gestão Dilma e se alinha ao objetivo da China

*Por Daniela Chiaretti, Matheus Schuch e Fabio Murakawa — De São Paulo e Brasília*



[https://s2.glbimg.com/me0pO4IYICOaay-Ti5TphZBoPIU=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/a/C/ZGTxwkQEmFvmJrUOJmAQ/foto09bra-201-ambiente-a4.jpg](https://s2.glbimg.com/me0pO4IYICOaay-Ti5TphZBoPIU=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/C/ZGTxwkQEmFvmJrUOJmAQ/foto09bra-201-ambiente-a4.jpg)

**Ricardo Salles: “compromisso de neutralidade de emissões até 2060” — Foto: Jorge William/Agência O Globo**

O governo Bolsonaro anunciou a meta climática atualizada do Brasil. O compromisso brasileiro de reduzir emissões de gases-estufa tem três pontos – dois deles fazem parte da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) formulada no governo Dilma. O terceiro ponto leva a economia brasileira à rota de descarbonização até 2060, mesmo compromisso assumido pela China e iniciado no governo de

Michel Temer.

A NDC atualizada foi revelada à imprensa pelo ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, ao término da reunião do Comitê Interministerial sobre Mudança do Clima (CIM). Salles não deu

detalhes, mas disse que a NDC “reafirma os compromissos brasileiros e coloca o compromisso de neutralidade de emissões até 2060 e destacando a possibilidade de o prazo ser reduzido, consoantes sejam implementados os mecanismos de mercado previstos no Acordo de Paris”.

Salles não deu números. Mas os compromissos brasileiros que ele diz confirmar são a meta de redução de gases-estufa em 37% para 2025 em relação aos níveis de 2005. Este é o compromisso feito por Dilma Rousseff em 2015, quando o Brasil apresentou sua meta para o Acordo de Paris.

Na ocasião, o governo Dilma também incluiu uma meta indicativa, de corte de 43% na emissão de gases-estufa para 2030, em relação aos níveis de 2005. O governo Bolsonaro assume agora, oficialmente, esta meta.

Na gestão Dilma, os compromissos valiam para toda a economia e não eram vinculados a recursos internacionais. Salles tem defendido que países ricos paguem pela preservação da Amazônia.

Na rápida coletiva disse que a meta de descarbonizar a economia pode ser antecipada se o país receber US\$ 10 bilhões por ano a partir de 2021, que podem ser feitos a partir do programa Floresta+, lançado há alguns meses. “E substituído, no futuro, quando houver a regulamentação do Artigo 6 do Acordo de Paris”, disse.

O artigo, ainda em aberto na negociação, define mecanismos de mercado. Em webinar recente, o vice-presidente Hamilton Mourão, que preside o Conselho Nacional da Amazônia Legal, deixou claro que estuda com atenção os instrumentos de mercado em discussão na negociação climática. A novidade é a meta de longo prazo, assumida oficialmente pela primeira vez, para que o país alcance a neutralidade climática em 2060.

Isso significa que a emissão de gases-estufa brasileira, provocada principalmente pelo desmatamento, tem que ser compensada pela absorção que ocorre, por exemplo, pelas florestas em regeneração e pelo acúmulo de carbono nas unidades de conservação e terras indígenas.

O volume em toneladas de gases-estufa deste esforço será dado pela Quarta Comunicação Nacional, o documento oficial do Brasil que diz quanto o país emite de gases-estufa e é renovado a cada quatro anos. Salles disse que será apresentada no prazo determinado, ou seja, até o fim do ano.

Ter atualizado a meta em 2020 é uma regra do Acordo de Paris. Os compromissos existentes hoje levam o mundo a uma rota de 3.C em aquecimento global da temperatura. O Acordo de Paris diz que é preciso conter o aquecimento a 1,5°C e, no máximo, a 2°C até o fim do século. Cumprir o acordo é uma das condicionantes da parceria comercial UE-Mercosul. A União Europeia e outros 20 países têm metas de emissões líquidas em vigor e mais de cem estão considerando adotar essa abordagem.

Além disso, ter algo novo e mais ambicioso, como a meta de longo prazo, habilita o Brasil a participar da Cúpula de Ambição Climática que acontece sábado, em comemoração aos cinco anos do Acordo de Paris. O evento é promovido por Reino Unido (sede da próxima CoP, em Glasgow, em novembro), França, Itália (que sedia uma pré-CoP em 2021) e Chile, que presidiu a conferência de 2019, em Madri, além do secretário-geral das Nações Unidas António Guterres.

Gustavo Pinheiro, coordenador do portfólio de economia carbono neutra do Instituto Clima e Sociedade (iCS), diz que o governo Bolsonaro decidiu a meta sem discuti-la com as várias pastas, principalmente a da Economia. “A temática fica distante e este assunto não se transforma em agenda econômica”, critica.

Ele lembra ainda que a meta de descarbonização foi a base de um estudo anunciado em evento da conferência de Katowice, Polônia, em 2018. O estudo “Brasil Carbono Zero em 2060” foi feito pelo Fórum Brasileiro de Mudança do Clima, cujo secretário-executivo na época era Alfredo Sirkis.

O estudo foi encomendado pelo então presidente Michel Temer ao Forum em agosto de 2018. Temer queria saber os esforços que o país deveria fazer para zerar suas emissões até 2060.

O trabalho foi coordenado por Emilio La Rovere, do Centro do Clima da Coppe, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. O relatório mostrava que para a descarbonização da economia brasileira ocorrer em 30 anos o país tem que prioriza degradadas, dar muito mais ênfase à agricultura de baixo carbono e reduzir drasticamente a queima de combustíveis fósseis nos transportes.

“A questão é que não há nova ambição. A meta de longo prazo não é uma novidade, foi anunciada pelo governo Temer”, diz Pinheiro. “O ministro requeixa algo das gestões anteriores com o agravante de não envolver a área econômica”, continua. “O caminho para a descarbonização é o mais importante neste momento, mas falta uma agenda de transição.”

Anteontem 56 organizações ambientalistas divulgaram proposta de corte de emissões de 81% até 2030 e detalharam o caminho para o país atingir o compromisso. Na cúpula de sábado, só chefes de Estado e de governo poderão participar do evento, desde que tenham algo mais ambicioso a revelar.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data : 09/12/2020*

## **CNPE APROVA PROGRAMA DE INCENTIVO À REVITALIZAÇÃO DE CAMPOS MARÍTIMOS MADUROS**

O conselho também aprovou diretrizes para biocombustíveis e alterações nos blocos da 17ª rodada de licitações para exploração e produção de petróleo e gás natural

*Por Edna Simão, Mariana Ribeiro e Rafael Bitencourt, Valor — Brasília*

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou nesta quarta-feira (9) resolução que institui o Programa de Revitalização e Incentivo à Produção de Campos Marítimos (Promar).

Segundo informações divulgadas pelo Ministério de Minas e Energia, os programas contemplam a criação de condições para a revitalização dos campos marítimos maduros e de melhores condições para o aproveitamento econômico de acumulações de petróleo e gás natural consideradas como de economicidade marginal, também localizadas em mar.

“Como resultado dessa política espera-se o melhor aproveitamento dos recursos petrolíferos nacionais, o aumento no pagamento das participações governamentais, a geração de empregos e a ampliação da indústria de bens e serviços voltados para a atividade de exploração e produção de petróleo e gás natural em áreas marítimas”, informa a nota.



Os temas discutidos e as ações propostas por meio do programa deverão ser apresentados ao CNPE em prazo de até 180 dias a contar da publicação da resolução, podendo este prazo ser prorrogado por igual período por meio de ato do ministro de Minas e Energia.

[https://s2.glbimg.com/pmdkCyY6JtG3L85No8AJL3Tkmyl=/0x0:3000x2000/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/o/K/P038A2Tx2yjb1FaMEzKw/877917.jpg.jpg](https://s2.glbimg.com/pmdkCyY6JtG3L85No8AJL3Tkmyl=/0x0:3000x2000/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/o/K/P038A2Tx2yjb1FaMEzKw/877917.jpg.jpg)

— Foto: Rich Press/Bloomberg

## **Monitoramento do abastecimento nacional de combustíveis**

O CNPE também aprovou resolução que estabelece diretrizes para o monitoramento do abastecimento nacional de combustíveis no novo cenário do downstream, com a desconcentração do segmento de refino de petróleo.

Segundo informações divulgadas pelo Ministério de Minas e Energia, a resolução reconhece como de interesse da Política Energética Nacional o desenvolvimento de ferramentas, pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), que possibilitem o monitoramento do abastecimento nacional de combustíveis, a fim de proteger o interesse dos consumidores brasileiros quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos.

Em nota, explica que, com a venda de oito ativos de refino e logística da Petrobras, que respondem por 1,1 milhão de barris de capacidade diária de processamento de petróleo, cerca de 50% do total, a empresa deixará de ter uma visão integrada do abastecimento que, hoje, a permite atuar de forma mais próxima à ANP nas questões de suprimento de derivados de petróleo.

“A resolução aprovada possibilitará à agência obter informações, em um ambiente com maior pluralidade de agentes, como estoques e movimentações de produtos, no menor tempo possível, a fim de dar suporte à tomada de decisão do órgão regulador, bem como à coordenação das ações em situações de crise, como restrições ou interrupções nos fluxos de combustíveis”, informa a nota.

### **17ª Rodada de Licitações**

O Conselho Nacional de Política Energética aprovou ainda, nesta quarta, alterações nos blocos da 17ª rodada de licitações para exploração e produção de petróleo e gás natural na modalidade de concessão.

“A modificação se deu em função da identificação de prospectos exploratórios do pré-sal com grande extensão em área, transpassando os limites dos blocos inicialmente delimitados. Essa iniciativa está em consonância com as melhores práticas do setor, aumentando a atratividade das áreas e diminuindo os riscos de futuros processos de individualização da produção”, diz em nota.

Foram unificadas as áreas dos blocos S-M-1613 e S-M-1615 e dos blocos S-M-1617, S-M-1619, S-M-1729 e S-M1731. Além disso, foram removidos do certame oito blocos localizados na bacia do Pará-Maranhão e 24 blocos da bacia de Pelotas, devido às conclusões sobre os aspectos ambientais.

A 17ª rodada ocorrerá no segundo semestre de 2021, contemplando 92 blocos exploratórios marítimos localizados nas bacias de Campos, Pelotas, Potiguar e Santos.

### **Biocombustíveis**

O conselho aprovou nesta quarta novas diretrizes para a comercialização de biodiesel, em substituição aos leilões públicos promovidos pela Agência Nacional do Petróleo ANP e operacionalizados pela Petrobras. Busca-se, com isso, “um modelo de comercialização do produto mais aderente ao mercado aberto e dinâmico que está sendo desenhado com os desinvestimentos em refino da Petrobras”.

A resolução aprovada indica que o modelo, a ser regulado pela ANP, deverá garantir o atendimento ao percentual obrigatório de biodiesel. Até 80% do volume de biodiesel total comercializado deverá ser proveniente de unidades produtoras de biodiesel detentoras do Selo Biocombustível Social (SBS), regra que será estudada pelo Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB).

A decisão do CNPE indica que não será vedada a utilização de matéria-prima importada para a produção de biodiesel.

O novo modelo deverá entrar em vigor até 1º de janeiro de 2022. O Ministério de Minas e Energia informou que a definição da data “confere previsibilidade ao setor para se adequar às futuras mudanças regulatórias e à ANP para conduzir seu rito processual”.

O ministério destacou que, durante o período de transição, os leilões públicos continuarão ocorrendo no formato atual.

O CNPE aprovou também a criação de grupo de trabalho para analisar e opinar sobre a inserção de biocombustíveis para uso no ciclo diesel na Política Energética Nacional.

De acordo com o MME, a iniciativa tem como pano de fundo o desenvolvimento de novas rotas tecnológicas para produção de diesel verde, com regulamentação em estágio de definição pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). Também é considerada a necessidade de avaliar a produção de diesel fóssil com conteúdo renovável pelo processo H-Bio.

O grupo de trabalho, coordenado pelo ministério, será constituído também por representantes da Casa Civil da Presidência da República, Ministério da Economia, Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Infraestrutura, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Ministério das Relações Exteriores, Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, Empresa de Pesquisa Energética, Conselho Administrativo de Defesa Econômica e Fórum Nacional de Secretários de Estado de Minas e Energia.

Os trabalhos serão desenvolvidos em um prazo de 120 dias para submeter relatório final ao Conselho Nacional de Política Energética e deverão observar os seguintes princípios e Lei: i) proteção dos interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos; ii) garantia do suprimento de combustíveis em todo território nacional; iii) a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), instituída pela Lei 13.576, de 26 de dezembro de 2017.

### **Geração distribuída**

Diretrizes para a formulação e implementação de políticas públicas voltadas à modalidade de consumo de energia apoiada na produção da própria eletricidade por meio de painéis solares e pequenas turbinas eólicas, que podem ser instaladas no telhado de residências, sítios e áreas de condomínio, conhecido por microgeração e minigeração distribuída também foram aprovadas hoje pelo CNPE.

O assunto ganhou destaque quando a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) tentou rever a norma que garantiu o subsídio aos consumidores que fizeram a adesão ao sistema de geração distribuída (GD) e que garantia desconto na conta de luz daqueles que conseguiram gerar energia para além do consumo registrado no relógio. Houve uma comoção quando os fornecedores de painéis solares reagiram à iniciativa e fizeram campanha nas redes sociais acusando a agência de querer inibir o desenvolvimento de fontes renováveis e, na prática, “taxar o sol”.

No início deste ano, Bolsonaro chegou a manifestar apoio ao movimento contra a revisão de subsídio na GD dizendo, nas redes sociais, que “está sepultada qualquer possibilidade de taxar energia solar” no país.

Hoje, o CNPE levou em consideração o princípio do “acesso não discriminatório do consumidor às redes das distribuidoras, a necessidade de se garantir a segurança jurídica e regulatória, a observância de transparência e previsibilidade nos processos, a gradualidade na transição das regras e os benefícios decorrentes” da GD.

“A decisão do CNPE traz uma visão ampla e clara para a criação de políticas públicas e para o aprimoramento da regulação, com objetivo de promover a expansão da geração distribuída de maneira sustentável”, informou o Ministério de Minas e Energia.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 09/12/2020*

## **BRAÇO DE PARTICIPAÇÕES DO BNDES COMPRA 8% DE EMPRESA DE LOGÍSTICA DA VALE POR R\$ 1,22 BI**

BNDESPar exerceu uma opção e comprou uma fatia na VLI

Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo



<https://creatives.seedtag.com/5fa186beb2acca002741c580/1604421407149.png>

— Foto: Divulgação/VLI

A Vale informou nesta quarta-feira que o braço de participações do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o BNDESPar, exerceu uma opção e comprou 8% da empresa de logística VLI da mineradora.

Pela parcela das ações, a Vale irá receber R\$ 1,22 bilhão no dia 11 de dezembro e passará a ter uma participação equivalente a 29,6% da empresa de logística.

O contrato do BNDESPar foi feito em meio ao aditamento às escrituras da emissão de debêntures feita para o financiamento do projeto de expansão da ferrovia Norte-Sul, atualmente operada pela VLI.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 09/12/2020



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

### **CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DE LEI PARA TRANSPORTE DE CARGAS ENTRE PORTOS E LIBERA A PAUTA DO PLENÁRIO**

Projeto sobre navegação de cabotagem tramitava em regime de urgência e, por isso, travava a maior parte das votações há dois meses. Texto vai à análise do Senado.

Por Fernanda Calgato, G1 — Brasília - 08/12/2020 17h09 Atualizado há 23 horas

A Câmara dos Deputados concluiu nesta terça-feira (8) a votação 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". O texto segue agora para o Senado.

O projeto do governo federal tramitava em regime de urgência constitucional e, há mais de dois meses, travava a maior parte das votações em plenário.

Esse mecanismo de urgência serve para dar prioridade aos textos de interesse do Executivo. No entanto, se não forem apreciados em 45 dias após o envio ao Legislativo, os projetos passam a trancar a pauta.

Com a conclusão da votação, a pauta da Câmara volta a ficar "liberada". Os deputados poderão analisar outros temas considerados prioritários, como a regulamentação do novo Fundo de Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb).

O texto-base do projeto da cabotagem já havia sido aprovado na segunda (7), mas faltava terminar a análise dos destaques, que são sugestões para modificar pontos específicos do texto.

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:

- ampliar em 40% a oferta de embarcações para cabotagem;
- aumentar em 65% o volume de contêineres transportados por ano até 2022;
- obter crescimento estimado da cabotagem em 30% ao ano.

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:

- quando não há embarcação brasileira para o transporte, o que é analisado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq);
- quando há interesse público;
- em substituição de embarcações em construção.

### **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:

- proporcional à frota própria, como já acontece hoje com o modelo a casco nu, com percentual a ser definido em decreto. Neste caso, ainda haveria a necessidade de embarcação própria;
- para substituir embarcações em construção: no país, com até o dobro da quantidade em construção; e, no exterior, na mesma quantidade em construção;
- para substituir embarcações em reparação;
- para atender a contratos de transporte de longo prazo;

- para operação de cabotagem com transporte de cargas, rota ou mercado não existente ou não consolidado.

Um destaque aprovado em plenário também permite que embarcações estrangeiras afretadas se equiparem a barcos brasileiros para bloquear a possibilidade de afretamento a tempo quando houver interesse em fazer o transporte.

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

*Data : 09/12/2020*

# portosenavios

## **PORTAL PORTOS E NAVIOS**

### **AGENTES AVALIAM COMPLEXIDADE DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS**

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 09 Dezembro 2020*

Para diretor-executivo da ABTP, modelo da Codesa, que será apresentado em audiência pública ainda este mês, poderá servir de parâmetro para os demais projetos.

Em processo de desestatização, o Porto de Santos apresenta características que tornam esse projeto um desafio. Sendo o maior do Brasil, o porto conta com inúmeras empresas que exploram os terminais portuários o que torna complexo o desenho da desestatização, na análise de agentes ligados ao setor portuário. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) está sendo responsável pelos estudos de modelagem dos Portos de Santos e São Sebastião. O leilão está previsto para acontecer em 2022.

De acordo com o advogado e sócio do Piquet, Magaldi e Guedes Advogados, Daniel Bogéa, o Porto de Santos merece um desenho mais sofisticado, de modo que se evitem conflitos de interesse ou qualquer risco a garantias contratuais já estabelecidas. Ao mesmo tempo, o projeto de desestatização deve proporcionar as vantagens de um regime contratual de natureza privada, que torne os procedimentos para novos investimentos mais flexíveis e adaptáveis às realidades de mercado.

Embora ainda em fase de estudo para identificar qual modelo deva ser aplicado em Santos, o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, avalia que a desestatização total do porto possa ser difícil devido à complexidade que caracteriza o porto. Segundo ele, em razão disso, a conclusão dos estudos pode ser pela privatização de alguns terminais como o de contêineres, de granéis, ou seja, fazer deles uma espécie de TUP (Terminal de Uso Privado).

Ele também observa para o Porto de Santos a possibilidade de que seja aplicado o mesmo modelo da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), ou seja, a privatização do CNPJ da Autoridade Portuária, enquanto as áreas do porto continuariam em posse do governo que concederia ao concessionário privado.

Silva destacou que o projeto de desestatização da Codesa, que será discutido em audiência pública ainda este mês, irá servir de parâmetro para os demais projetos já em curso e para os que venham a ser inserido no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI). “Assim, os demais podem ser pensados com mais assertividade”, frisou.

O Ministério da Infraestrutura já sinalizou para a possibilidade de que, a depender da característica do porto, alguns possam ser totalmente privatizados. A ABTP acompanha essa perspectiva da pasta, e lembra que o modelo de desestatização deve olhar o porto de forma estratégica, observar as características, as cargas que movimentam, a sua localização, entre outros fatores.

Silva ressaltou que apesar de ainda estar em fase de estudo, o Porto de São Francisco poderia ser um desses exemplos em que caberia a privatização total, visto que só existem apenas dois terminais de movimentação de carga. Bogéa explicou que a privatização completa de um porto organizado, com a alienação de todo o ativo a um único agente econômico, deve ser uma solução viável em áreas em que não há diversidade de cargas e de empresas explorando instalações portuárias.

Bogéa alertou também para o fato de que a flexibilização proporcionada por processos de desestatização ou privatização deveria ter como efeito imediato uma redução substancial no nível de instalação regulatória sobre a atividade econômica de exploração portuária. “Isso passa por uma mudança de cultura regulatória que reconheça a necessidade de preservação de relações contratuais privadas, prevalecendo o princípio da intervenção mínima”, afirmou

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/12/2020*

## **HAPAG-LLOYD VÊ ALGUMA RECUPERAÇÃO DO VOLUME DE TRANSPORTE EM 2020**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 09 Dezembro 2020*

A transportadora de contêineres alemã Hapag-Lloyd espera que os volumes de transporte no quarto trimestre reduzam as perdas acentuadas vistas no início deste ano, já que a recuperação da demanda na Ásia eleva os embarques marítimos.

Os volumes do quarto trimestre devem mostrar um ganho baixo de um dígito ano a ano depois de cair 3,5% no período de janeiro a setembro, disse o presidente-executivo Rolf Habben Jansen em uma reunião virtual com jornalistas na noite de terça-feira (8).

Ele disse que os volumes para o ano inteiro na quinta maior empresa de navegação do mundo provavelmente ficarão atrás dos vistos em 2019 entre 1,5% e 2%.

A empresa elevou sua projeção de lucros na terça-feira, citando a melhoria dos desenvolvimentos de negócios, tendo já elevado sua previsão para 2020 em outubro.

A Hapag-Lloyd espera lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) de 2,6-2,7 bilhões de euros (US \$ 3,2-3,3 bilhões) este ano, acima de uma previsão revisada de 2,4-2,6 bilhões feita no mês passado.

O lucro antes de juros e impostos deve aumentar para 1,25-1,35 bilhões de euros, ante 1,1-1,3 bilhões anteriormente.

Junto com os baixos custos de combustível e as taxas de frete mais altas, o gerenciamento rigoroso de custos ajudou a aumentar a lucratividade da empresa em 2020.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/12/2020*

## **RENOVAÇÃO DO REPORTO POR UM ANO DEVERÁ SER AVALIADO NA REFORMA TRIBUTÁRIA, DIZ DIRETOR DA ABTP**

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 09 Dezembro 2020*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201008-porto-de-paranaqua-foto-claudio-neves.jpg>

Apesar de considerar insuficiente, Silva afirma que esse tempo foi importante para garantir a prorrogação do regime.

O Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar foi aprovado pela Câmara dos Deputados na última segunda-feira (07) e segue agora para o Senado Federal para a posterior

sanção do presidente da República. Um dos pontos aprovados junto com o PL foi a prorrogação do Reporto por um ano. Embora o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva considere um período insuficiente para as necessidades das empresas, esse tempo deve ser entendido como uma garantia da manutenção do benefício.

Silva afirmou que após longas discussões o regime foi renovado e que agora deverá ter esse prazo avaliado dentro da Reforma Tributária. “Os regimes e incentivos tributários serão absorvidos pela Reforma”, destacou. No entanto, de acordo com ele, caso os debates a cerca desse projeto não avancem, a entidade continuará pleiteando junto ao Ministério da Infraestrutura a prorrogação do regime por mais tempo. A ABTP e outros organismos do setor portuário avaliam que o prazo ideal seja a prorrogação por cinco anos como já vinha acontecendo.

O Reporto, que ficará em vigência até dia 31 de dezembro de 2020, precisa, portanto, da aprovação pelo Senado ainda este ano. Segundo Silva isso deve acontecer, pois já vem sendo mobilizada entre os senadores a escolha do relator projeto. Ele afirmou que este deverá ser ainda do setor de infraestrutura. “Existe também o desejo de que o BR do Mar já seja implantado logo no início de 2021”, pontuou Silva.

O Reporto é um regime tributário especial desonera a importação de máquinas e equipamentos para os setores portuário e ferroviário, e já existe há 16 anos no país. Entretanto, o diretor destacou que a isenção não acontece apenas para equipamentos importados, mas também para aqueles produzidos pela indústria nacional. Silva lembrou que este tipo de benefício já venha sendo praticado por todo o mundo. De acordo com ele, é difícil nenhum país do mundo se tributa infraestrutura, mas sim o serviço que advém da infraestrutura, ou seja, tributa o investimento. “É o que o mundo faz”, disse.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/12/2020*

## **RUMO E DP WORLD FIRMAM PARCERIA**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Dezembro 2020*

A Rumo e a DP World Brazil BV, subsidiária do Grupo DP World, assinaram um memorando de entendimento para estudar a instalação de um novo complexo para exportação de grãos e importação de fertilizantes na margem esquerda do Porto de Santos. A nova estrutura deve ser erguida em área pertencente à DP World Santos, ampliando em 11 milhões de toneladas a movimentação dessas cargas no maior complexo portuário da América Latina. De acordo com os estudos preliminares, a construção pode começar já em 2022, com as operações tendo início entre 2023 e 2024.

O projeto em análise deve utilizar predominantemente o modal ferroviário para recepção e expedição de cargas e tem capacidade de movimentação de 8 milhões de toneladas de grãos para exportação e três milhões de toneladas de fertilizantes em importação. “Desenhado dentro dos melhores padrões de engenharia, o projeto resultará no maior e mais eficiente terminal de grãos e fertilizantes da região”, afirma Pedro Palma, vice-presidente comercial da Rumo. “A ideia é que seja uma peça importante na consolidação do corredor ferroviário até o Porto de Santos como o mais relevante para o agronegócio nacional”.

Ainda de acordo com os estudos preliminares, a nova infraestrutura contará com um ramal de acesso ferroviário totalmente independente daquele utilizado hoje nas operações do terminal portuário. Construído do zero, esse ramal dará acesso às novas instalações de armazenagem por meio de uma pera ferroviária com capacidade para receber trens de 2.235 metros de comprimento (aproximadamente 120 vagões). Os silos de grãos e o armazém de fertilizantes terão, respectivamente, capacidade estática de 200 mil toneladas e 120 mil toneladas. As operações marítimas ocorrerão por meio de novos berços de atracação. Toda a movimentação de cargas entre berços, silos, armazém e moegas será realizada por meio de correias transportadoras.

O plano de negócios da Rumo prevê investimentos expressivos para ampliar de forma relevante a capacidade de transporte ferroviário no País. Nele, está incluída a criação de novas capacidades portuárias, importante elo da cadeia logística, especialmente para o agronegócio brasileiro. A

empresa está concluindo as obras da Malha Central (tramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul), que deve entrar em operação no primeiro semestre do ano que vem. Como ocorre hoje com a Malha Norte e o agronegócio de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a Central se conectará à Malha Paulista para viabilizar o escoamento da produção agrícola de Goiás, Tocantins e Minas Gerais até o Porto de Santos.

Em paralelo, a companhia segue com os investimentos atrelados à renovação antecipada da concessão da Paulista, cuja capacidade passará das atuais 35 milhões de toneladas por ano para 75 milhões de toneladas por ano até 2026. Tal aumento é imprescindível para o que se projeta em termos de exportação de grãos originários dos vários estados que se conectam a essa malha: 68,8 milhões de toneladas em Mato Grosso e 20,4 milhões de toneladas em Goiás, por exemplo, de acordo com dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/12/2020*

## **VILA DO CONDE FINALIZA OBRAS DE MODERNIZAÇÃO**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Dezembro 2020*

A Santos Brasil concluiu as últimas obras civis do projeto de modernização do Tecon Vila do Conde, terminal de contêineres localizado em Barcarena (PA). No total, foram 25 meses de obras que contemplaram a pavimentação em concreto de 36 mil metros quadrados de pátio para armazenamento de contêineres e a construção de dois novos gates e de espaços destinados a vestiários e refeitórios para os colaboradores.

Outra novidade é a automatização dos gates nas entradas do terminal, agilizando o fluxo de caminhões e aumentando a segurança da informação e da carga. Desenvolvidos com base nas mais modernas estruturas de IoT (Internet of Things), os gates automatizados permitem a autenticação biométrica, o controle e gerenciamento de motoristas.

Atualmente, o Tecon Vila do Conde conta com quatro gates de entrada e dois de saída, piso de concreto em todo o seu pátio de armazenamento, que permite maior velocidade para a operação e maior capacidade de armazenamento. Dispõe de nove rea-chstakers, dos quais três acabaram de chegar ao terminal, substituindo equipamentos já existentes, para movimentação de contêineres no pátio, e três guindastes MHC sobre rodas que operam no cais para embarque e desembarque de mercadorias contêinerizadas ou cargas de projeto.

Entre 2018 e 2019, a Santos Brasil realizou investimentos da ordem de R\$ 60 milhões na unidade, em obras civis e equipamentos de pátio e cais.

Em 2019, o Tecon Vila do Conde movimentou mais de 104 mil contêineres. Em 2020, a demanda pela movimentação de cargas de projetos tem se destacado. Mesmo em meio à crise gerada pela pandemia do Covid-19, o terminal operou até novembro, 18 navios com esse tipo de carga contra 15 no ano passado. O terminal celebra também uma outra marca importante: um ano sem acidentes de trabalho.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/12/2020*

## **MELHOR OUTUBRO PARA O PORTO DE SANTOS**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Dezembro 2020*

O Porto de Santos atingiu em outubro a melhor marca na movimentação de contêineres para o mês, ao alcançar 383.933 TEUs, alta de 0,2% sobre o recorde anterior, alcançado no mesmo mês de 2019. A marca consolida a tendência de alta dessa carga, que oscilou negativamente em meados do ano e reverteu a queda em setembro. Em tonelagem, a carga contêinerizada também bateu recorde para o mês, com 4,3 milhões de toneladas.

De acordo com o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, o bom desempenho reflete o início da retomada econômica — os contêineres movimentam as cargas de maior valor agregado. “A movimentação de contêineres foi bastante afetada pela pandemia, com a redução

de viagens dos navios e menor produção industrial, mas os números apontam para a recuperação da demanda no Brasil e no mundo”, avalia Biral.

O movimento acumulado do ano registrou 122,5 milhões de toneladas, crescimento de 8,7% na base anual e recorde para o período de dez meses. O resultado foi puxado pelos embarques (exportação), que atingiram 90,4 milhões de toneladas, alta de 13,3%.

Já as descargas (importações) registraram 32,2 milhões de toneladas, com queda de 2,5%. Os embarques de soja e de açúcar se destacaram como as duas cargas mais movimentadas no complexo portuário, com 21,1 milhões de toneladas e 20,1 milhões de toneladas, altas de 19,9% e 68,1%, respectivamente.

Apresentaram bom desempenho, também, a celulose, com 4,7 milhões de toneladas e aumento de 16%; o farelo de soja a granel, com 5,8 milhões de toneladas e crescimento de 15%; e o óleo combustível, com 1,8 milhão de toneladas e crescimento de 72,9%. No período, o porto manteve a liderança na participação da corrente de comércio brasileira, respondendo pela movimentação do equivalente a 28,4% do total das trocas comerciais.

Em outubro, houve variação negativa de 3,1% em relação ao mesmo mês de 2019, com 12,4 milhões de toneladas. Os granéis sólidos vegetais, que vinham mantendo sucessivos recordes a cada mês neste ano, tiveram queda de 7,7% em relação a outubro de 2019, com seis milhões de toneladas. As exportações de açúcar alcançaram 2,6 milhões de toneladas, variação de 70,2%.

Os embarques no mês tiveram redução de 0,5% em relação a outubro de 2019, com 8,8 milhões de toneladas. Os desembarques reduziram 8,7% em relação ao mesmo mês de 2019, com registro de 3,6 milhões de toneladas. O fluxo de navios em outubro foi de 403 e de 4.095 no acumulado do ano, queda de 5,4% e alta de 1,3%.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/12/2020*

## **BR DO MAR DERRUBA ÚLTIMOS PILARES DA INDÚSTRIA NAVAL NACIONAL, AFIRMA SINAVAL**

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 09 Dezembro 2020*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180308-enseada-maragogipe-corte-chapas.jpg>  
**Arquivo/Divulgação**

Representantes da construção naval avaliam que, caso PL da cabotagem seja sancionado com os termos do texto aprovado na Câmara, dificilmente a indústria naval terá condições de retomada em curto prazo.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) afirmou que o projeto de lei 4.199/2020 (BR do Mar), aprovado na Câmara dos Deputados na última terça-feira (8) e encaminhado ao Senado, derrubou os últimos pilares da indústria naval brasileira. A avaliação do sindicato, que representa grandes estaleiros nacionais, é que, em todos os países em que a indústria naval é competitiva e gera milhares de empregos, este segmento industrial tem sua sustentação apoiada por conteúdo local, demanda perene e linhas de financiamento atrativas.

Para o Sinaval, a aprovação do PL na Câmara acabou por derrubar os dois pilares que ainda restavam, porque o conteúdo local já havia sido derrubado anteriormente por leis de flexibilização. O entendimento do sindicato é que, na prática, o projeto acabou com o Fundo da Marinha Mercante (FMM), reduzindo a fonte de receita para financiamentos às obras navais e autorizando o uso de seus recursos para outros objetivos alheios à indústria naval e à marinha mercante.

“Infelizmente, esse PL não trata das coisas que realmente impactam a cabotagem e coloca a indústria naval, que gera muitos empregos, como o grande alçó dos custos da cabotagem. É uma derrota para o Brasil”, comentou o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha à Portos e Navios.

Na visão do Sinaval, a maioria dos parlamentares desconhece o tema, por não ser assunto de seu cotidiano, e foi induzida a votar sem o necessário debate do projeto, que poderia esclarecer como a indústria naval e a marinha mercante funcionam. O sindicato afirma que solicitou esse debate desde o início do processo de elaboração do programa BR do Mar pelo governo. Em nota, o Sinaval ressaltou que compromissos assumidos por autoridades governamentais, tais como a retirada do regime de urgência constitucional e a exclusão de navios petroleiros e gaseiros dos objetivos do programa não foram cumpridos.

“O que vimos nesse dia [8 de dezembro] foi a criação de mais empregos nos países asiáticos, principalmente na China. Porque, se esse projeto de lei for sancionado pelo Senhor Presidente da República com o texto aprovado na Câmara, dificilmente a indústria naval terá condições de retomada em curto prazo”, alertou o sindicato.

O Sinaval informou que agora vai buscar o acolhimento de suas demandas no Senado, buscando o diálogo com a casa revisora, até que seja possível um amplo exame do PL. “Quem perde com a aprovação desse projeto, da forma como foi aprovado na Câmara dos Deputados, não é só a indústria naval ou a marinha mercante brasileiras. É o Brasil”, lamentou o sindicato.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/12/2020*

## **PARANAGUÁ E ANTONINA BATEM RECORDE**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09 Dezembro 2020*

Os portos de Paranaguá e Antonina bateram em novembro recorde de cargas movimentadas em um ano, com 53,382 milhões de toneladas. Com 5.716.477 toneladas, maio se tornou também o melhor resultado mensal da história dos dois portos. Cerca de 65% da movimentação dos portos paranaenses, entre janeiro e outubro deste ano foram, de produtos de exportação, totalizando 38,1 milhões de toneladas. O volume é 13% maior que o registrado no mesmo período em 2019 (28,2 milhões de toneladas). As importações somaram 17,1 milhões de toneladas. Cerca de 4% mais que no ano passado, com 16,4 milhões de toneladas.

Mais de 66% das exportações e importações foram de granéis sólidos. Foram quase 32,5 milhões de toneladas de grãos, movimentadas entre janeiro e outubro de 2020. No ano anterior, foram 29,6 milhões de toneladas (alta de 10%). Nesse segmento, destaque para o aumento de 78% registrado no volume de açúcar embarcado. São 3,67 milhões de toneladas exportadas até outubro, ante dois milhões no período em 2019.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 09/12/2020*