



## **MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA**

### **NOTA DE PESAR PELO FALECIMENTO DO DR. ARNO OSCAR MARKUS**



*Foto : Dr. Arno Markus, Aluisio Sobreira e Dr. José Barreiros*

A Merco Shipping, nas pessoas dos Sócios Aluísio Sobreira e Fábio Cortesão Scheuenstuhl, consternada pela passagem do grande brasileiro Arno Markus, presta sua última homenagem a este homem de caráter ímpar, de personalidade ilibada, um grande exemplo para o nosso país.

A foto traduz a homenagem prestada pela ANTAQ, em fevereiro de 2020, quando Dr. Arno e Dr. José Barreiros, receberam homenagem em vida. O primeiro dando seu nome a biblioteca do órgão e o

segundo ao auditório.

À família nossos sentimentos e votos de pesar.

*Fonte : Merco Shipping Marítima Ltda*

*Data : 11/11/2020*



## **A TRIBUNA DIGITAL (SP)**

### **MINISTRO DA INFRAESTRUTURA QUER PRIVATIZAR MAIS DOIS PORTOS**

Docas da Bahia e do Pará serão desestatizadas, diz Tarcísio de Freitas



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.6183:1605113756/Tarcisio-Ministro-da-Infraestrutura.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=619953d&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.6183:1605113756/Tarcisio-Ministro-da-Infraestrutura.jpg?f=2x1&$p$f=619953d&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, quer privatizar mais dois portos (Wilson Dias/Agência Brasil)*

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, quer avançar nas desestatizações no setor portuário.

Em reunião nesta terça-feira (10), ele sinalizou a intenção de incluir a Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) e a Companhia Docas do Pará (CDP) na carteira do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Na lista do governo, já estão os portos de Santos, São Sebastião (no Litoral Norte de São Paulo), do Espírito Santo (Codesa) e de Itajaí (SC).

“Temos de pisar no acelerador, até porque quero fazer mais”, disse, durante a apresentação dos estudos para a desestatização do Porto de Itajaí nesta terça-feira. A inclusão da empresa baiana no portfólio de desestatizações já era comentada desde agosto.

De acordo com Tarcísio, o Brasil tem grandes características para atrair investidores privados. Ele também cobrou agilidade na estruturação dos projetos. “Essas desestatizações são prioridades absolutas para o Ministério da Infraestrutura. Em outras palavras: o chicote vai cantar”, afirmou.

No momento em que os investidores procuram opção de maior segurança, estão buscando, basicamente, estabilidade, potencial de crescimento e boas taxas de retorno. E obviamente temos tudo isso aqui nos projetos que vamos estruturar. Acho que temos de avançar um passinho mais na questão das desestatizações. Acho que cabem mais duas, né Martha? Acho que dá”, disse referindo-se a Martha Seillier, secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos(PPI), que também participou do encontro.

De acordo com o cronograma apresentado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental (Evtea) do Porto de Itajaí devem ficar prontos no terceiro trimestre de 2021. Depois dessa fase, o processo segue para consulta pública e análise do Tribunal de Contas da União (TCU). A expectativa é que o leilão seja realizado no segundo semestre de 2022.

Durante a reunião, o ministro ressaltou a atuação da estatal na estruturação de projetos de concessões e sinalizou intenção de que a empresa atue em outros projetos da pasta.

Tarcísio também se mostrou otimista em relação a outros ativos. Segundo ele, o governo deve abrir no início de dezembro a consulta pública da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). O ministro ressaltou ainda que os estudos dos portos de Santos e São Sebastião estão em andamento, tendo à frente o BNDES

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 11/11/2020*

## **PLATAFORMA BLOCKCHAIN CONECTA ADUANAS DO MERCOSUL**

O sistema bConnect, desenvolvido pela empresa Serpro para a Receita Federal, opera desde o último mês

*Por Matheus Müller*

A Receita Federal lançou recentemente a plataforma bConnect que permite conectar as aduanas do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai na tecnologia Blockchain. Esta garante o registro de transações em moedas virtuais de forma mais ágil, com menos burocracias e mais segurança. A rede de proteção às movimentações entre empresas e entidades é autoexplicativa pelo nome Blockchain, em português: cadeia de blocos – cada operação gera um arquivo e um hash (algoritmo que mapeia os dados e garante que os dados não foram violados).

Desenvolvida pelo Serpro, empresa de Tecnologia da Informação, a bConnect começou a ser utilizada em outubro. Em seu site, a responsável pelo sistema cita que “a plataforma garante a autenticidade e segurança dos dados aduaneiros compartilhados entre os países do Mercosul”.

Num primeiro momento, o gerente de Soluções de Comércio Exterior do Serpro, Paulo Ramos, comenta ao portal da instituição que a rede bConnect começa permitindo o compartilhamento de informações de Operadores Econômicos Autorizados (OEA). “E já há previsão de incremento da rede para atender ao compartilhamento de informações de Declarações Aduaneiras”.

Ramos destaca que a plataforma desenvolvida à Receita Federal permitirá a troca de quaisquer informações entre os países “de forma segura e ágil, preservando a soberania de cada país”.

Bárbara Harckbart de Oliveira, que integra a Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana) da Receita Federal, informa ao portal do Serpro que “o bConnect foi criado para suprir uma necessidade internacional de troca automatizada de dados aduaneiros dos OEA entre os países”.

Ela explica que o processo “antes era feito, em sua maioria, por meio de planilhas elaboradas ou extraídas do sistema que cada país possuía e enviadas por correio eletrônico”. A realidade citada por ela gera certa insegurança e burocracia nas relações e transações.

A IBM aponta que antes do Blockchain as opções para as transações passavam por papelmoeda, cartas de crédito e sistemas bancários, linhas telefônicas, sistemas de cartão de crédito, internet e as tecnologias móveis. Mesmo assim, o dinheiro é para negociações locais em quantidades relativamente pequenas, o tempo entre o acordo e a quitação pode demorar, a necessidade de terceiros no processo pode aumentar as ineficiências, além de fraudes, ciberataques, entre outros.

“O blockchain serve exatamente para que estes processos, que hoje cada empresa faz do seu jeito, sejam abordados com uma visão de ecossistema, uma visão de algo que agregue valor a todos os participantes. Esse, na verdade, é o maior valor potencial do blockchain: unificar os interesses ao redor de uma mesma solução que vai garantir confiança para que essas operações aconteçam”, explica Carlos Henrique Duarte da Silva, líder de Blockchain Services da IBM América Latina.

### **Livro contábil**

O Blockchain também funciona como uma espécie de livro contábil, que é compartilhado e imutável. Ele facilita o processo de registro de negócios e rastreamento de ativos. A rede que inicialmente fornecia um sistema de segurança às criptomoedas teve sua tecnologia ampliada a outros setores, e essa proteção já experimentada é um atrativo.

“Existem alguns componentes que vão servir para que a gente aumente os níveis de segurança. O próprio jeito que a arquitetura (do sistema) é construída para registrar essas transações, as diversas camadas de criptografia, tanto do ponto de vista de identificação e de armazenamento dessas informações, vão nos garantir e ajudar a reforçar essa questão da segurança”, disse Carlos Henrique.

O líder de Blockchain Services da IBM América Latina ressalta, no entanto, que o livro contábil é um componente do blockchain. “(A rede) na verdade, é uma arquitetura que vai permitir que participantes consigam fazer transações de ativos diversos e registrar essas transações neste livro contábil, seguro, compartilhado. O livro contábil é um pedaço importante desse todo que é o blockchain”.

De acordo com Carlos Henrique, a América Latina “tem despertado para a utilização da tecnologia”. “Existem algumas iniciativas no contexto dos países, algumas sólidas inclusive, mas com a visão da criação de redes regionais ou de iniciativas um pouco mais integradas, do ponto de vista da região, são poucas, quase inexistentes. Em comparação com a Ásia, Europa e Estados Unidos, estamos bem tímidos”.

### **Rede privada**

De acordo com o consultor de Negócio de Soluções para o Comércio Exterior do Serpro, Fernando Lustosa, a solução bConnect é uma rede de blockchain permissionária (depende de permissão ou licença) definida pelas organizações que pretendem configurar um consórcio e, portanto, é necessário ser convidado para participar. Os países do Mercosul são membros dessa rede.

“Cada país integrante da rede inclui as informações relativas às suas empresas OEA na rede blockchain e essas informações serão imediatamente visualizadas por aqueles países cujo Smart Contract esteja estabelecido. Na arquitetura inovadora proposta pelo Brasil, os sistemas de comércio exterior estarão ligados a esta rede e serão sensibilizados com a inclusão de novos blocos”, diz o gerente Ramos.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 11/11/2020*

## **RODRIGO ZANETHI: A VITÓRIA DE BIDEN E SEUS REFLEXOS NO COMEX BRASILEIRO**

Será que seria melhor mesmo para o comércio Brasil-Estados Unidos a reeleição de Trump? Pois, sinceramente, entendo que não tivemos um grande parceiro comercial nestes quatro anos. E agora com Biden, como fica?

*Por Rodrigo Zanethi*

Apesar da confirmação da eleição ser apenas em 8 de dezembro próximo, o candidato derrotado lutar na justiça para anular parte dos votos e, até o fechamento desta coluna, não ter sido terminada a apuração dos votos, pode-se dizer, ante as projeções dos principais meios de comunicação e dos votos apurados, que Joe Biden é o novo presidente dos Estados Unidos. E no comércio exterior, o que muda para o Brasil?

Apesar da campanha feita pelo presidente Bolsonaro em favor da reeleição de Trump, por entender que seria o melhor para o Brasil, principalmente no campo ideológico, na prática, não foi o que efetivamente ocorreu, pelo menos, no campo das trocas comerciais.

Certo é que três acordos comerciais foram assinados. Mas nenhum que possa ser considerado de efeito imediato, pois, em resumo, apenas tratam de assuntos já regulados pelo Acordo de Facilitação do Comércio, como a simplificação ou extinção de procedimentos burocráticos e a adoção da cláusula estabelecida no referido acordo que impõe que modificações em legislação envolvendo comércio exterior devem ser apresentadas aos países, no caso, os EUA, para manifestação, o que visa uma possível padronização e publicidade das normas de comex dos países signatários.

Sobre a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o Governo Bolsonaro fez uma série de concessões buscando o apoio dos EUA, dentre elas, a qual considero um risco enorme para o Brasil, a renúncia ao tratamento diferenciado, como país em desenvolvimento, nas negociações da Organização Mundial do Comércio (OMC). O tratamento diferenciado possibilita ao país, dentre outros temas, uma maior proteção aos nossos produtos e uma dilação de prazos para cumprimento de regras, o que, em nosso atual estágio econômico é importante.

Contudo, tal apoio não trouxe os resultados imediatos esperados, pois a entrada não é fácil e a Argentina, nosso parceiro no Mercosul, já tem pedido anterior feito e aguarda resposta, o que enfraquece o Brasil.

Agora, no final de seu mandato, Trump impôs tarifas na importação de lâmina de alumínio do Brasil, em razão de entender que o Brasil praticava dumping, e reduziu a cota de exportação do aço semiacabado brasileiro, ante uma brusca mudança no mercado de aço americano em 2020.

E o que deve ser ressaltado é que as exportações, de janeiro a setembro de 2020, tiveram uma queda de 25% em relação ao mesmo período de 2019 – e não se pode por tudo na conta da pandemia, pois, nos últimos anos, tal queda vem ocorrendo.

Desta forma, será que seria melhor mesmo para o comércio Brasil-Estados Unidos a reeleição de Trump? Pois, sinceramente, entendo que não tivemos um grande parceiro comercial nestes quatro anos. E agora com Biden, como fica?

Muitos entendem que a relação Brasil-Estados Unidos esfriará, principalmente com o choque de opiniões envolvendo a questão ambiental. Obviamente, a agenda ambiental terá um peso para o governo americano, já tendo sido ressaltado por Biden em seus discursos.

Mas, antes de virar os olhos ao Brasil, Biden continuará, em estilo diferente, até mesmo por sua defesa ao multilateralismo, a se contrapor ao avanço global da China. E para tanto, além da reorganização interna, está a vital necessidade de melhorar as relações com a União Europeia e com a Rússia, o que é importante aos EUA na questão geopolítica.

E em relação ao Brasil, não acredito em uma política mais aberta. O protecionismo americano irá continuar, pois é uma tendência americana, ante o avanço chinês no setor de manufatura. Além disso, infelizmente, a nossa indústria perde força e o que nos pode dar um alento é o agronegócio, que é o nosso carro-forte na pauta de exportações, mas encontra nos EUA um concorrente agressivo, sempre posto a impedir o nosso avanço. Sinceramente, entendo que pouco mudará em nossas relações comerciais, apenas dependendo do Brasil, dentro do necessário jogo político,

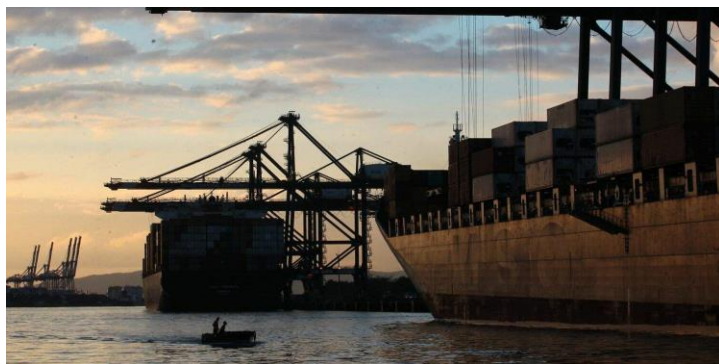
conversar com o novo governo americano e deixar eventuais ideologias de lado e incrementar o nosso comércio exterior e nossa economia.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 10/11/2020

## PORTO DE SANTOS E OUTRAS ESTATAIS DEVERÃO SER VENDIDOS ATÉ 2021, DIZ PAULO GUEDES

Ministro da Economia disse que não gosta de fazer previsões, porque as pessoas dizem que ele promete, mas não entrega



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120583:1601326099/Porto-de-Santos-Navios.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=a64fe4b&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120583:1601326099/Porto-de-Santos-Navios.JPG?f=2x1&$p$f=a64fe4b&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Estatais devem ser vendidos até 2021, afirmou ministro Paulo Guedes (Foto: Matheus Tagé)*

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que até dezembro de 2021 quatro empresas estatais já deverão estar privatizadas: Correios, Porto de Santos, Eletrobras e PPSA, que administra o sistema de partilha de petróleo. "Até dezembro, essas quatro devem estar feitas. E muitas outras. Esse é o ponto de partida. Estamos propondo isso para o Congresso nos próximos 30 a 60 dias", disse, em participação virtual no Bloomberg Emerging + Frontier Forum 2020.

Guedes disse que não gosta de fazer previsões, porque as pessoas dizem que ele promete, mas não entrega. "Há guerra política no Brasil, nós entregamos, mas a oposição diz que não. Tínhamos acordo para privatização dessas quatro empresas, mas um acordo político impediu. Fomos ingênuos ao anunciar privatizações, quando já havia outro acordo político", criticou, citando avanços do governo no acordo Mercosul com a União Europeia e a aprovação da reforma da previdência, por exemplo.

Segundo Guedes, se houver sucesso na venda dessas quatro empresas, o Brasil pode recuperar dois terços do que foi gasto para combater os efeitos da pandemia de coronavírus, de cerca de R\$ 800 bilhões, em um ano e meio. "Eu não acredito que seremos bem sucedidos em vender tudo, é só para te dar ideia do montante. Por outro lado, acredito que vamos vender muitas outras companhias. Esse é só o primeiro movimento", afirmou, contradizendo-se.

Guedes afirmou que os Correios devem ser alvo de grandes companhias de comércio eletrônico, principalmente com o crescimento dessa modalidade da economia.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 11/11/2020

**Portogente**  
Fazendo o mundo mais ágil.

**PORTAL PORTO GENTE**

**SEGURANÇA CIBERNÉTICA: EVITAR ATAQUES DE HACKERS**

*Assessoria de Comunicação*

*Ransomwares infectam dispositivos e exigem pagamento dos usuários, ameaçando bloquear acesso aos dados ou vazá-los publicamente*

Recentemente, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) foi atacado por hackers. Com o isolamento social em função da pandemia do coronavírus que forçou empresas e órgãos a adotarem home office, golpes do tipo ransomwares (software malicioso que restringe o acesso ao sistema,

criptografa os dados e cobra um resgate para o desbloqueio) praticados por hackers voltaram a crescer, tornando os ambientes de tecnologia da informação ainda mais vulneráveis.



[https://portogente.com.br/images/Seguran%C3%A7a\\_internet.jpg](https://portogente.com.br/images/Seguran%C3%A7a_internet.jpg)

O National Cyber Security Centre (NCSC) do Reino Unido comprova que este tipo de crime está aumentando. Em 2017, um ciberataque mundial usando malware chamado WannaCry infectou 200.000 computadores. Já estudos recentes calcularam que o impacto econômico do ataque ransomware foi de US\$ 11,5 bilhões em 2019. Imagine como estão esses índices em tempos de pandemia com quase a totalidade da força de

trabalho em home office?

“O risco hoje é muito maior do que nos últimos anos. Os criminosos se aproveitam das inevitáveis vulnerabilidades que a súbita troca nas rotinas corporativas que a pandemia nos trouxe. Os ambientes domésticos não possuem a robustez de uma arquitetura de TI corporativa somada à falta de planejamento da mudança, e isso facilita muito a ação de hackers”, avalia Rogério Soares, Pre-Sales & Professional Services Director, Latin America da Quest Software, fornecedor global de software de gerenciamento e segurança de sistemas.

Os investimentos globais em segurança cibernética devem somar US\$ 123,8 bilhões este ano, 2,4% mais que em 2019, segundo o Gartner, com crescimento em ofertas baseadas em nuvem e assinaturas em substituição a licenças passando de 50% em segmentos como e-mails seguros.

Mas é preciso mitigar os riscos que podem ser originados fora da rede. É neste contexto que se torna importante a segurança de perímetro, sendo capaz de afastar qualquer possível ameaça dos dispositivos de seus usuários e servidores. O perímetro da rede consiste em uma divisão imaginária que separa o ambiente e dispositivos da empresa de outras redes e da internet como um todo, impedindo qualquer tipo de acesso não autorizado ou atividade maliciosa direcionada à rede corporativa.

Segundo o especialista da Quest, um ataque de ransomware não é um evento de recuperação normal. Além do risco de arquivos perdidos e banco de dados corrompido, os criminosos criptografam o banco de dados tornando o trabalho de reaver os documentos violados muito mais complicado e impactando diretamente a operação.

“É fundamental aumentar a segurança sem sacrificar a produtividade. Nesta segunda onda de trabalho remoto, as empresas precisam fornecer aos seus colaboradores ferramentas de segurança necessárias para garantir que os direitos e autorizações de acesso sejam realizados de forma eficiente. A crise vem com força e é preciso reduzir riscos, otimizar e unificar processos administrativos, além de garantir acesso seguro a aplicativos, sistemas, dados e recursos na nuvem, atender a conformidade e alcançar seus objetivos de governança. Sem isso, os prejuízos serão ainda maiores”, alerta Soares.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 11/11/2020*

# ISTOÉ Dinheiro

**ISTOÉ - DINHEIRO**

**DESEMPENHO DAS PEQUENAS INDÚSTRIAS BATE RECORDE NO TERCEIRO TRIMESTRE**

*Crédito: Divulgação/CNI*

Pequena indústria encerrou o terceiro trimestre no melhor nível, desde 2012 (Crédito: Divulgação/CNI)

A reabertura da economia trouxe reflexos positivos para as indústrias de menor porte. Segundo pesquisa divulgada hoje (11) pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), o índice de desempenho da pequena indústria encerrou o terceiro trimestre no melhor nível desde a criação, em 2012. O indicador fechou o trimestre passado em 52,3 pontos, com alta expressiva em relação aos 41,3 pontos registrados no fim de julho.

O índice de desempenho serve como aproximação para medir a produção das pequenas indústrias. Em abril, no mês seguinte ao início da pandemia de covid-19, o indicador tinha chegado ao nível mais baixo da série histórica, atingindo 27,1 pontos.

A pesquisa também constatou melhora na contabilidade das indústrias de menor porte, depois de um início de ano com impacto da crise gerada pelo novo coronavírus. O índice de situação financeira alcançou 41,9 pontos no terceiro trimestre, alta de 8,7 pontos em relação ao fim do segundo trimestre. O indicador está no melhor nível desde o último trimestre de 2013.

### **Problemas**

A pesquisa também mediu os principais problemas das pequenas indústrias. O encarecimento do dólar, que se refletiu em maiores preços no atacado, e a escassez de várias matérias-primas provocaram uma mudança nas principais reclamações dos empresários.

A falta ou o alto custo de insumos foi citada como a principal preocupação no terceiro trimestre por 60,1% das indústrias de transformação e por 40,5% das indústrias ligadas à construção. Nas indústrias extrativas, a maior dificuldade relatada foi a falta ou o alto custo da energia, por 33,3% dos empresários do setor. No segundo trimestre, a alta carga tributária era considerada o maior problema em todos os segmentos.

### **Confiança**

Os indicadores de confiança e de perspectivas das pequenas empresas industriais oscilaram levemente para baixo em outubro. O Índice de Confiança do Empresário Industrial (Icei) fechou o mês passado em 59,5 pontos, com recuo de 0,2 ponto. Essa foi a primeira queda observada em cinco meses. O valor ainda está abaixo dos 63 pontos registrados nos primeiros meses do ano, antes do início da pandemia. Índices acima de 50 pontos indicam confiança para os próximos meses.

O índice de perspectiva fechou outubro em 52,4 pontos, com recuo de 0,6 ponto. Apesar da oscilação negativa, o otimismo se mantém entre os empresários da pequena indústria. Diferentemente do Icei, que mede a intenção do empresário em aumentar ou diminuir a produção, o índice de perspectivas mede as expectativas em relação à economia.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/11/2020*

## **TCU NÃO IMPÕE RESTRIÇÕES PARA VALE E RUMO EM LEILÃO DA FIOLE**

Relator no Tribunal de Contas da União (TCU) do processo de concessão do trecho 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), o ministro Aroldo Cedraz não impôs em seu voto que o governo federal limite a possibilidade de participação de empresas como a Rumo e a Vale no leilão, conforme antecipou o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

A concessão à iniciativa privada do trecho da Fiol que liga as cidades de Ilhéus e Caetité, na Bahia, está em análise do TCU nesta tarde.

Como mostrou o Broadcast, os técnicos da Corte temiam que uma eventual vitória de um desses grupos no certame, caso participem, leve a uma significativa concentração no mercado de transporte ferroviário, uma vez que as empresas já operam trechos relevantes da malha.

“Entendo que a competência para avaliar concentração do mercado é muito relevante, mas ele recai ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), por isso, deixei de acolher proposta da unidade técnica, sem prejuízo de encaminhar o acórdão ao Cade”, disse Cedraz.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/11/2020*

## **MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE ‘REITERA SEU APOIO INTEGRAL’ AO RENOVABIO**

O Ministério de Minas e Energia divulgou nota nesta quarta-feira, 11, para reafirmar “apoio integral” ao RenovaBio após decisão liminar da Justiça reduzir a meta obrigatória de compra de Créditos de Descarbonização (CBIOS) de distribuidoras de combustíveis fósseis este ano. No comunicado, o ministério diz que “as metas compulsórias anuais de descarbonização para a comercialização de combustíveis no âmbito da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), para o corrente ano, estão vigentes e deverão ser cumpridas pelos agentes obrigados até o dia 31 de dezembro de 2020”.

A Pasta afirma que a sociedade brasileira escolheu, através do Congresso, o RenovaBio como parte da política energética nacional, e que o CBIO é um dos principais instrumentos da política nacional de biocombustíveis.

De acordo com a nota, as distribuidoras já sabem as metas para o período entre 2020 e 2029 desde junho de 2019, quando elas foram publicadas em resolução do Conselho Nacional de Política Energética. A revisão das metas de 2020, feitas por causa da covid-19, foi transparente e “lastreada em estudos técnicos objetivos” durante consulta pública, segundo o MME.

O comunicado destaca ainda que já foram cerca de 14 milhões de CBIOS emitidos, o que representa mais de 95% da meta total de descarbonização de 2020.

“O MME continua empreendendo os melhores esforços, em conjunto com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e demais Agentes Setoriais para a continuidade e sucesso dessa estruturante política pública de longo prazo, legitimamente estabelecida com a aprovação da Lei e a edição dos atos infralegais decorrentes”, conclui o documento.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/11/2020*



**EXTRA ONLINE**

## **TCU LIBERA EDITAL DE LEILÃO DE 1º TRECHO DA FERROVIA FIOLE**

*Por Alberto Alerigi Jr.*

SÃO PAULO (Reuters) - O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, anunciou nesta quarta-feira que o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou edital para o leilão do primeiro trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), na Bahia.

Em mensagem no Twitter, Freitas afirmou que o governo agora "vai correr para publicar o edital ainda neste ano e já bater o martelo no 1º trimestre de 2021".

O primeiro trecho da Fiol vai da cidade de Caetité (BA) a Ilhéus (BA) e atenderá à produção mineral, disse o ministro

*Fonte : Extra Online*

*Data : 11/11/2020*

## **PETROBRAS AUMENTA GASOLINA E DIESEL NA REFINARIA A PARTIR DE QUINTA**

*(Por Rodrigo Viga Gaier, Luciano Costa e Gabriel Araujo)*



RIO DE JANEIRO/SÃO PAULO (Reuters) - A Petrobras aumentará o preço da gasolina em suas refinarias em 6% em média a partir de quinta-feira, enquanto o diesel terá elevação de 5%, informou a companhia nesta quarta-feira, por meio da assessoria de imprensa.

O reajuste é o primeiro aplicado pela estatal em novembro, e segue-se a dois cortes consecutivos no preço da gasolina e um no do diesel no mês passado. [nL1N2HH1LC]

Com a elevação, o preço médio da gasolina nas refinarias atinge 1,7536 real por litro, segundo dados da Petrobras compilados pela Reuters, enquanto o valor médio do diesel passa a ser de 1,6480 real por litro, maior nível desde o início de setembro.

No acumulado do ano, a cotação da gasolina ainda apura queda de cerca de 8,5%, e a do diesel registra baixa de quase 30%.

Ambos os produtos, porém, afastaram-se das mínimas vistas entre abril e maio --quando, no auge dos impactos das medidas restritivas relacionadas à pandemia de coronavírus, o litro da gasolina chegou a ser negociado a menos de 1 real pela Petrobras e o do diesel caiu a cerca de 1,30 real.

Os mais recentes aumentos ocorrem em meio a movimento de alta nos preços do petróleo no mercado internacional nos últimos dias, impulsionados por esperanças de uma vacina efetiva contra a Covid-19.

Nesta quarta-feira, o petróleo Brent mantinha a tendência positiva e avançava cerca de 1,7%, para 44,34 dólares por barril, por volta das 13h30 (horário de Brasília).

A Petrobras afirma que seus preços levam em conta a chamada paridade de importação, impactada por fatores como as cotações internacionais do petróleo e o câmbio.

O dólar era negociado em queda de cerca de 0,3%, nesta quarta-feira, próximo dos 5,40 reais, depois de registrar baixa acentuada nos últimos dias em meio ao maior apetite por risco nos mercados financeiros depois da vitória de Joe Biden nas eleições presidenciais dos EUA.

A alta nos preços nas refinarias ainda ocorre enquanto o mercado interno mostra uma recuperação depois dos efeitos da pandemia. A BR Distribuidora, maior distribuidora de combustíveis do país, disse que tem visto elevação nas vendas de etanol, gasolina e diesel no quarto trimestre, citando a maior mobilidade nas cidades e uma recuperação da economia do país. [nS0N2HL036]

O repasse dos reajustes nas refinarias aos consumidores finais, nos postos não é garantido e depende de uma série de questões, como margem da distribuição e revenda, impostos e adição obrigatória de etanol anidro e biodiesel.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 11/11/2020*

## **PETROBRAS ANUNCIA ANULAÇÃO DE SENTENÇA PARCIAL DE ARBITRAGEM NA B3**

*(Por Luciano Costa; edição Paula Arend Laier e Maria Pia Palermo)*

SÃO PAULO (Reuters) - A Petrobras PETR4.SA> informou que uma decisão proferida pela 5ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro na noite de terça-feira anulou sentença parcial de arbitragem instaurada contra a companhia pelos fundos de pensão Petros e Previ perante a Câmara de Arbitragem do Mercado da bolsa B3.

A decisão apontou "graves falhas e impropriedades" na sentença arbitral, de acordo com a Petrobras, que comentou o tema por meio de comunicado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) nesta quarta-feira, sem entrar em detalhes.

"Em respeito às regras da CAM, a ação judicial tramita em segredo de justiça", explicou a companhia.

Apesar de o processo correr em sigilo, a Petrobras informou em junho ter tomado conhecimento de uma sentença parcial em arbitragem instalada pelos fundos de pensão na câmara da B3, embora tenha afirmado na ocasião que o resultado do processo não determinava pagamento de valores pela companhia.

Na ocasião, a estatal já havia informado que buscaria a anulação da sentença arbitral na Justiça.

Segundo reportagens na imprensa, publicadas pelo Valor Econômico, Petros e Previ teriam pedido no procedimento ressarcimentos à Petrobras em razão de prejuízos relacionados às descobertas da Operação Lava Jato, que há anos apura propinas envolvendo políticos e empresas estatais e privadas no Brasil.

Em comunicados ao mercado sobre a arbitragem, a Petrobras não comentou o que levou à instauração da disputa.

A estatal chegou a conseguir suspender a arbitragem da Petros e do Previ em agosto, também com decisão judicial, mas a liminar caiu logo no início de outubro, determinando a continuidade do caso.

No comunicado desta quarta-feira, a Petrobras disse que "continuará a se defender vigorosamente" em todas arbitragens em que é parte.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 11/11/2020*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **CIDADES SUSTENTÁVEIS: SOLAR E BIOGÁS NA MIRA DE CANDIDATOS DE CURITIBA E PORTO ALEGRE**

*Por epbr - 11 de novembro de 2020 - Em Newsletter, Newsletter Diálogos da Transição*

*Editada por Nayara Machado  
nayara.machado@epbr.com.br*

Nesta terceira edição do especial Cidades Sustentáveis, analisamos os planos de governo dos candidatos às prefeituras de Curitiba e Porto Alegre, que apostam em energia renovável, indicando investimentos em energia solar nos prédios públicos, incentivos para construções sustentáveis e integração do biogás na política de resíduos urbanos.

Em Curitiba, o candidato à reeleição Rafael Greca (DEM) segue na liderança com 46% das menções, seguido por Fernando Francischini (PSL) e Goura (PDT) empatados com 8% e Christiane Yared (PL), na terceira posição com 5%. Em comum, os candidatos enfatizam o uso de energias renováveis.

A capital faz parte da C40 – grupo de 96 cidades ao redor do mundo, que assumiram compromissos climáticos – e, este ano, foi indicada como uma das lideranças da “revolução solar”, por conta do projeto de pirâmide solar no antigo aterro sanitário do Caximba.

Não à toa, a geração de energia solar está no radar dos candidatos à prefeitura. Rafael Greca (.pdf) fala em construção de novas unidades habitacionais com painéis fotovoltaicos, reuso de água e materiais alternativos, e suprir 60% do consumo municipal com fontes renováveis, usando

o próprio projeto Caximba Solar, mas também biomassa e a usina fotovoltaica no aterro sanitário de Curitiba.

Fernando Francischini (.pdf) destaca o tratamento do lixo urbano para produção de biogás e geração de energia. Goura (.pdf) propõe a adoção de um “selo verde” para empresas e obras que minimizem a geração de resíduos e adotem práticas sustentáveis — semelhante a Greca e Francischini.

Christiane Yared (.pdf) fala em “desenvolvimento de um projeto para que Curitiba utilize, em um futuro próximo, 100% da energia limpa e renovável”.

### **Direto dos programas:**

- Para os deslocamentos seguros e ordenados na cidade propomos o Programa Mobilidade Sustentável com investimentos públicos aplicados em um modelo de mobilidade intermodal e menos poluente, com prioridade a modos não motorizados e movidos a energia limpa. Ônibus elétricos/Redução de emissões – como forma de contribuir para a redução da emissão de poluentes. Rafael Greca, 46% das intenções de voto.
- Nas cidades, edificações terão que se adaptar a essas diretrizes: o reuso das águas de chuvas e de esgotos, a existência de ventilação cruzada e menor uso dos aparelhos de ar condicionado, a utilização de novas fontes de energia e de aquecimento, o uso de vegetação para amenizar o calor e conferir isolamento acústico e térmico. Fernando Francischini, 8% das intenções de voto.
- Investir em atividades de baixa emissão de carbono, como geração de energia por fontes renováveis. Incentivar a utilização de materiais naturais, reciclados e aqueles que garantam o aprisionamento de carbono. Estudar a implementação de estruturas de microgeração de energia. Transporte público: Priorizar atributos de conforto, acessibilidade universal e energias limpas (...) na caracterização da renovação da frota. Goura, 8% das intenções de voto
- Implantação de um programa de substituição gradativa da frota de táxis e transporte de pessoas, além dos veículos da frota municipal, por veículos elétricos; Desenvolver um programa de incentivos a projetos de edificação sustentável, também nas moradias populares; Melhoria do transporte público coletivo, ampliação de ciclovias, melhorias em calçadas e na iluminação pública para que as pessoas usem formas de deslocamento mais sustentáveis e saudáveis. Christiane Yared, 5% das intenções de voto

Dados da pesquisa Ibope publicada em 22 de outubro (PR 01535/2020), que ouviu 805 eleitores, entre 20 e 22 de outubro, com margem de erro de 3 pontos percentuais.

Em Porto Alegre, a disputa está mais apertada: Manuela D’Ávila (PC do B) tem 27% das intenções de voto; enquanto Nelson Marchezan Júnior (PSDB) e Sebastião Melo (MDB) tem 14% cada e Fortunati (PTB) 13%.

Manuela D’Ávila (.pdf) fala em “fazer de Porto Alegre a Capital da Sustentabilidade” e uma cidade que “se oriente pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, que defende o direito público e inalienável à água, que invista em energias renováveis”.

Entre as medidas, estão microcrédito para viabilizar as ligações domiciliares à rede cloacal das Estações de Tratamento de Esgoto (ETEs); implantar usinas de energia solar no espelho da água da barragem da Lomba do Sabão para financiar a despoluição do arroio; elaborar plano municipal de mitigação e adaptação às mudanças climáticas e retomar a Rede de Monitoramento da Qualidade do Ar na cidade.

O atual prefeito, Nelson Marchezan Júnior (.pdf), promete incorporar a agenda climática “através de estratégias para a redução das emissões de gases de efeito estufa, promoção do uso de energias limpas e melhoria da eficiência energética”.

Para energia, diz que os serviços da PPP de Iluminação Pública iniciados garantirão a modernização do parque de iluminação da cidade, com redução no consumo de energia.

Sebastião Melo (.pdf) propõe “criar descontos no IPTU para imóveis que adotem medidas de sustentabilidade ambiental” e Fortunati (.pdf), “implantar o Projeto Ecoparque com a utilização de resíduos sólidos na produção de biogás para a geração de energia elétrica”.

Fortunati também faz menção à possibilidade de emissão de créditos de carbono com a produção de biogás e propõe ainda o uso de “fontes de energias renováveis mais baratas como a energia solar, estendendo esse sistema de energia solar em todos os prédios públicos”.

### **Direto dos programas:**

- Estabelecer coletivos de trabalho, cooperativismo e parcerias público-comunitárias para, por exemplo: Reestruturação do Viveiro Municipal de Mudanças; Projetos de hortas escolares e comunitárias nos bairros; Projetos de energias limpas em escolas e unidades de saúde; Projetos de compostagem de resíduos orgânicos; Projetos de modernização das unidades de triagem da coleta seletiva, entre outros. Manuela D’Ávila, 27% das intenções de voto.
- Proteção, recuperação e promoção do uso sustentável dos ecossistemas terrestres. A cobertura vegetal da cidade será ampliada, priorizando espécies nativas, e o controle do uso e da ocupação do solo urbano e de sua infraestrutura será reforçado, como forma de combater a degradação e a perda da biodiversidade. Nelson Marchezan Júnior, 14% das intenções de voto.
- Temas como o fortalecimento da coleta seletiva, unidades populares de triagem, comercialização e fortalecimento da logística reversa precisam ser adensados. Há que se avançar celeremente na direção das chamadas smartcities. Através do IPTU Verde, vamos criar descontos no IPTU para imóveis que adotem medidas de sustentabilidade ambiental. Sebastião Melo, 14% das intenções de voto
- Implantar o Projeto Ecoparque com a utilização de resíduos sólidos na produção de biogás para a geração de energia elétrica. O projeto contribui para a redução de gases do efeito estufa, liberando créditos no mercado de carbono. Trabalhar para reduzir a emissão de CO2 na cidade, criando estímulos para conversão da frota de ônibus (...) em combustível não fóssil. Fortunati, 13% das intenções de voto

Dados da pesquisa Ibope publicada em 29 de outubro (RS-06638/2020), que ouviu 805 eleitores, entre 27 e 29 de outubro, com margem de erro de 3 pontos percentuais.

### **Curtas**

O RenovaBio deve fazer a oferta de etanol chegar a 46 bilhões de litros em 2030, considerando etanol de cana-de-açúcar (primeira e segunda geração) e milho e os impactos da pandemia de COVID-19. Projeção do Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE) 2030 – a EPE lançou nesta terça (10) uma das publicações que exploram detalhes do plano. Veja o documento (.pdf)

A Brasilcom, que representa distribuidoras regionais de combustíveis conseguiu esta semana uma redução liminar na Justiça Federal para reduzir em 25% as metas do Renovabio para 2020. O movimento ocorre poucos dias após o IBP se manifestar em defesa do corte dessas metas quando o programa não tiver uma oferta de créditos suficiente para “caracterizar um mecanismo de mercado”. Veja os detalhes

A Shell registrou na Aneel o pedido de outorga de sete novas usinas solares fotovoltaicas no município de São João do Rio do Peixe, na Paraíba. O novo pedido de outorga prevê a instalação do complexo solar Canis, com seis usinas com potência instalada de 48,1 MW e uma, com potência instalada de 34,7 MW. A empresa tem mais de 1 GW solar em pedidos de outorga.

Nos dias 11 e 12/11 será realizada a Finance in Common Summit (Cúpula de Finanças em Comum – FiCS), um evento de alto nível em formato online e que reunirá pela primeira vez 450

bancos públicos de desenvolvimento (PDBs), representando US \$ 2,3 trilhões em dinheiro público (10% do investimento global). O encontro terá como foco o financiamento público para a transição energética. Informações do ClimalInfo.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 11/11/2020*

## **GAS RELEASE: O QUE O NOVO MERCADO DE GÁS BRASILEIRO PODE APRENDER COM OUTROS PAÍSES, POR JULIANA RODRIGUES**

Cade poderia abrir um novo inquérito para avaliar a implementação do gas release como forma de reestruturar o setor e acelerar a introdução da concorrência

*Por epbr - 11 de novembro de 2020 - Em Artigos e opinião*

As reformas do mercado de gás no Brasil trazem a promessa de mudanças importantes que possibilitarão a formação de preços de mercado mais competitivos para a indústria. Hoje, as transações comerciais para o gás observam os preços internacionais do petróleo e não refletem as condições de oferta-demanda do mercado brasileiro de gás natural. E apesar dos anseios para uma resposta rápida de redução dos preços é preciso ter em mente que formar as bases para uma negociação competitiva demanda mudanças estruturais e isso leva tempo.

Para acelerar este cenário tão desejado pelo mercado, maior competição da oferta a preços menores, será preciso fazer algumas escolhas. O lado positivo é que o Brasil não precisa começar do zero, pode aprender com as experiências internacionais bem sucedidas sobre o que é preciso fazer e o que não é recomendado. As escolhas podem ser mais efetivas, mas não necessariamente mais fáceis.

Há quase uma década o setor de gás natural no Brasil discute maneiras de tornar as condições comerciais e o preço deste energético mais atrativos. Recentemente estas discussões se materializaram em reformas importantes que ainda estão em fase de implementação: redesenho do arcabouço legal, regulações setoriais e a mais concreta até o momento, através do Termo de Compromisso de Cessação de Prática (TCC) firmado entre a Petrobras e o CADE, com o objetivo de corrigir algumas condutas da monopolista e possibilitar a introdução da competição no mercado.

Começamos fazendo as escolhas corretas. O projeto de lei que foi aprovado na Câmara dos Deputados tem como alicerce a promoção da competição, e por isso a redação foi endossada pelos agentes que atuam em praticamente todos os elos da cadeia produtiva e agora precisa passar pelo Senado Federal. E, como os ciclos de investimento da indústria do petróleo e gás natural são longos, com efeitos para os próximos 5 a 7 anos, quanto mais rapidamente a Nova Lei for aprovada, mais cedo teremos segurança jurídica e regulatória necessária aos investimentos que estão por vir. Assim, mapear as perspectivas de mercado é fundamental para decidir quanto produzir.

Mas não quer dizer que não podemos acelerar os resultados esperados. O referido projeto traz uma possibilidade ímpar, que a experiência internacional nos mostra ser importante para que o mercado se forme de fato. Isso porque nem sempre a regulação setorial, por si só, consegue promover os efeitos desejados para garantir competição na oferta. É preciso conjugá-la com medidas de desconcentração da oferta, conhecidas como Gas Release.

O Reino Unido foi pioneiro na aplicação desta política na Europa. Como forma de desconcentrar o mercado foi imposto à British Gas uma série de medidas, como a limitação de aquisição de novos volumes de outros produtores e também a liberação de parte do seu portfólio de comercialização, o que contribuiu para a redução do market share da empresa e para o desenvolvimento do mercado à vista (spot), que cresceu exponencialmente.

Na Itália esta política possibilitou a outros supridores terem acesso a transações comerciais em diversos hubs internacionais, o que aumentou a liquidez no mercado spot italiano. O aumento da liquidez e das transações inter-mercado modificou a lógica de precificação do gás, antes indexado

aos preços do petróleo, para uma competição gás-gás, o que levou à redução do spread, até então observado em relação a outros marcadores europeus.

Esses resultados só foram obtidos porque tais programas de liberação de molécula de gás natural foram aplicados em conjunto com outras medidas estruturais para permitir a contestação do poder de mercado da empresa dominante.

No Brasil, esta política pode ser estritamente necessária para o caso de os remédios aplicados pelo Cade não surtirem os efeitos desejados. O TCC firmado entre o Cade e a Petrobras – para corrigir algumas condutas consideradas nocivas ao desenvolvimento da concorrência no mercado de gás, como já citado, foi muito positivo. Esse TCC, todavia, poderia ter impacto muito maior se tivesse contemplado medidas de gas release. Isto é, a oferta de gás a partir deste princípio conferirá oportunidades a um número maior de agentes ao que seria realizado caso o próprio mercado tivesse que encontrar sua oferta e demanda, numa condição gradual de abertura.

***Neste contexto, o próprio Cade poderia abrir um novo inquérito para avaliar a implementação do gas release como forma de reestruturar o setor e acelerar a introdução da concorrência, até que as barreiras de acesso ao mercado estejam plenamente superadas. No entanto, este pode ser um caminho mais longo.***

A outra alternativa seria através da aprovação do projeto de lei que tramita no Senado Federal, o qual prevê que as medidas de desconcentração de oferta e de estímulo à concorrência sejam instituídas pela ANP. Dessa forma, a ANP será revestida de competência legal para adotar medidas que possibilitarão a contestação do poder de mercado da firma estabelecida ao permitir que consumidores elegíveis, de forma ampla, possam se beneficiar do programa.

Ambas as alternativas, para chegarem aos resultados esperados, dependem de um regramento legal mais sólido e robusto, portanto, a aprovação do projeto de lei é essencial para a efetiva abertura do mercado de gás assim como também é essencial o aprimoramento das regulações estaduais. Isto é, para além das condições inerentes ao programa – comuns a todos os mercados – no Brasil, já que a distribuição do gás precisa de regulamentação dos Estados, algumas exigências devem ser introduzidas ao modelo do programa para que o benefício não fique restrito a mercados que possuem acesso ao sistema de transporte e à oferta exclusiva das distribuidoras. Ou seja, é preciso melhorar também a regulação do mercado livre para que o maior número de agentes possa ter acesso a oferta proveniente do gas release.

Sendo assim, precisamos avançar com a aprovação da Nova Lei do Gás e aproveitar este momento único de maior convergência para endereçarmos as medidas necessárias tanto na esfera federal quanto na estadual. A aprovação célere do Projeto de Lei nº 4476/2020 formará as bases legais para que possamos ter um mercado de fato e não perdermos investimentos importantes tanto no setor de petróleo e gás como em setores industriais que dependem desse gás para investir e crescer.

Juliana Rodrigues, economista pela UFRJ. É especialista em energia na ABRACE há cinco anos, com experiência em regulação e inteligência de mercado na Vale. O tema do artigo é resultado do trabalho de conclusão de curso no MBA em Economia, Gestão e Regulação pela FGV.

**Fonte : Agência EPBR de Notícias**

**Data : 11/11/2020**



**JORNAL O GLOBO – RJ**

**JUSTIÇA DERRUBA DECISÃO QUE OBRIGA PETROBRAS A INDENIZAR PETROS E PREVI EM CASOS DE CORRUPÇÃO; FUNDOS VÃO RECORRER**

Estatual obteve decisão na 5ª Vara Empresarial, que anula sentença parcial de arbitragem na Bolsa

*Por Bruno Rosa*

RIO - A Petrobras conseguiu reverter na Justiça do Rio uma decisão favorável aos fundos de pensão Previ (do Banco do Brasil) e Petros (da própria estatal) em relação aos casos de corrupção revelados pela Operação Lava-Jato, da Polícia Federal. Os fundos vão recorrer, disse uma fonte do setor.

A estatal informou na manhã desta quarta-feira que a 5ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro anulou uma sentença parcial da arbitragem instaurada pela Petros e pela Previ na Câmara de Arbitragem do Mercado da B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.

Na arbitragem, os fundos pedem indenização por supostas falhas de informação por parte da Petrobras. Segundo eles, isso teria levado a perdas no investimento com as ações da estatal.

O processo foi aberto antes do acordo da estatal com a Justiça dos EUA e investidores americanos. Nos EUA, a estatal fez um acordo de US\$ 3 bilhões para encerrar os processos.

O Tribunal Arbitral da Câmara da B3 deu sentença favorável aos fundos na primeira instância. A Petrobras, então, entrou na Justiça para anular a decisão da arbitragem, e conseguiu uma decisão favorável.

Em nota, a Petrobras disse que a ação judicial tramita em segredo de Justiça e que "vai continuar a se defender vigorosamente, em respeito a seus acionistas, em todas as arbitragens de que é parte".

- A Sentença Judicial reconheceu as falhas da sentença arbitral e anulou a decisão do Tribunal Arbitral. Acreditamos que não só nesse como em todos os outros procedimentos, os pedidos de indenização serão negados por falta de amparo legal - disse Marcelo Gandelman, sócio de Souto Corrêa Advogados, que defende a estatal no caso.

Procurados, Petros e Previ ainda não se pronunciaram.

Segundo o relatório 20-F mais atual da estatal, a Petrobras responde a cinco arbitragens instauradas por investidores nacionais e estrangeiros perante a Câmara de Arbitragem do Mercado.

Em todas elas, os investidores pedem que a companhia os indenize pelos supostos prejuízos financeiros causados pela diminuição do valor das ações da Petrobras negociadas na Bolsa brasileira, decorrentes dos atos revelados pela Operação Lava-Jato.

A própria estatal, segundo esse documento, diz que, dependendo do desfecho de todos esses casos, poderá ter que pagar valores substanciais, "os quais poderiam ter um efeito material adverso em sua condição financeira".

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/11/2020*

## **APAGÃO NO AMAPÁ AUMENTA RESISTÊNCIA NO CONGRESSO À PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS**

Problemas da empresa privada responsável por subestação incendiada jogam dúvidas sobre processo. Governo defende venda da estatal e diz que é preciso reforçar fiscalização

*Por Manoel Ventura e Julia Lindner*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24739757-d49-8b3/FT1086A/652/x90450967\\_Crise-de-energia-no-Amapa-apagao-em-Macap%C3%A1.-protestos-no-bairro-de-Santa-Rita-em-07-de-nove.jpg.pagespeed.ic.vTGL5VQH9S.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24739757-d49-8b3/FT1086A/652/x90450967_Crise-de-energia-no-Amapa-apagao-em-Macap%C3%A1.-protestos-no-bairro-de-Santa-Rita-em-07-de-nove.jpg.pagespeed.ic.vTGL5VQH9S.jpg)  
*Moradores do bairro Santa Rita, em Macapá, protestam contra a falta de energia Foto: Rudja Santos / Amazônia Real*

parlamentares — principalmente do Norte e do Nordeste —, ganhou um novo entrave com o apagão que já dura mais de uma semana no Amapá.

O incidente, que envolve uma empresa privada, deve servir como um argumento palpável no Congresso para os que tentam bloquear o plano do governo de vender a estatal do setor elétrico, avaliam integrantes do governo e líderes políticos.

Sempre houve a avaliação de que a maior resistência à privatização da Eletrobras está no Senado, tanto que o governo decidira mudar a estratégia e tentar votar na Casa primeiro, antes da Câmara.

O senador Eduardo Braga (MDB-AM) chegou a ser apontado como relator da proposta nos bastidores, já que o texto ainda não foi oficializado. O governo tentava costurar um acordo, cogitando a volta ao projeto do poder de veto da União na estatal privatizada e a criação de fundos de desenvolvimento para as regiões Norte e Nordeste.

Transtornos. A falta de energia no Amapá tem gerado problemas em vários serviços, como o atendimento à população nas agências bancárias da capital Foto: Emerson Renon  
Transtornos. A falta de energia no Amapá tem gerado problemas em vários serviços, como o atendimento à população nas agências bancárias da capital Foto: Emerson Renon  
A situação no Amapá, porém, irritou o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM), eleito pelo estado e que tem um irmão concorrendo à prefeitura de Macapá. Ele tem cobrado, nos bastidores, uma ação mais efetiva e rápida do governo para resolver o problema.

Na terça-feira, o Ministério de Minas e Energia informou que 100% da eletricidade voltarão “até a próxima segunda-feira”, quase duas semanas depois do incêndio na subestação que deixou 13 das 16 cidades do estado às escuras.

### **Secretário nega que haverá entraves**

Um dos argumentos dos críticos à privatização é o de que as falhas na fiscalização e as dificuldades de a empresa privada responsável pela subestação de trocar transformadores estão tendo que ser supridas pelo governo e pela Eletronorte, subsidiária da Eletrobras. O Ministério do Desenvolvimento Regional liberou recursos para aluguel de geradores.

Já defensores da privatização e o governo argumentam que a falha está na regulação e fiscalização, que precisam ser aprimoradas para garantir o cumprimento de obrigações de empresas privadas no setor.

Alcolumbre já mostrava resistência à privatização, avaliando não ter votos suficientes para aprová-la. Agora, segundo pessoas próximas ao senador, essa resistência aumentou. A crise pode afetar outros projetos de interesse do governo na área de energia.

O presidente do Senado teria mudado sua percepção sobre o novo marco regulatório para o gás natural, que promoveria o “choque de energia barata” prometido pelo governo. Se antes havia a expectativa de a proposta ser votada sem alterações ainda neste ano, essa possibilidade ficou mais distante agora, segundo fontes ligadas a Alcolumbre.



Uma fonte do alto escalão do governo admitiu ontem que há um movimento contra a privatização da Eletrobras, mas diz não ver nada concreto.

Reservadamente, membros da equipe econômica têm certeza de que o episódio será utilizado contra a privatização, embora o secretário de Desestatização do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, tenha dito ontem que a crise não pode prejudicar o projeto:

— Algumas pessoas estão apontando que um operador privado foi responsável pelo acidente e que a Eletrobras está salvando o sistema. Ainda bem, mas a privatização ainda é o caminho. O Estado não precisa ser empresário — disse Mac Cord à agência Bloomberg.

Na avaliação do secretário, o país precisa de um novo marco regulatório, com mecanismos de monitoramento que facilitem a relicitação de concessões problemáticas. Ele disse que o Ministério da Economia entrará em contato com o relator do marco regulatório das concessões, deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), para tentar acelerar a votação.

A subestação que pegou fogo no Amapá é gerida pela Gemini Energy, empresa formada por fundos de investimentos a partir dos ativos da espanhola Isolux, que está em recuperação judicial e tem problemas em outras concessões. A subestação faz parte da única linha de transmissão que conecta o Amapá ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

#### **Aneel: Não houve fiscalização no local**

São três transformadores de grande porte, que fazem parte da linha de transmissão. Esse tipo de infraestrutura é construído após um leilão da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). As empresas são remuneradas por parte das contas de luz. A fiscalização fica a cargo da Aneel, que também regula distribuidoras e geradoras.

Em nota ao GLOBO, a agência informou que a fiscalização da transmissão tem por base o monitoramento contínuo de indicadores de desempenho.

Segundo a Aneel, não houve fiscalização in loco na subestação antes do incidente, “em função da pouca quantidade de desligamentos no passado”. O órgão acrescentou que “apenas em 2020 houve desligamentos com corte de carga, em uma instalação que opera desde 2015”.

Ontem, a Aneel abriu uma investigação para apurar as causas do apagão no Amapá.

— Se for constatada falha no planejamento, na operação ou na manutenção, as penalidades vão de advertência até multa de 2% do faturamento da empresa — disse o diretor-geral da Aneel, André Pepitone.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/11/2020*

## **ESTADO DO RIO RECEBERÁ AO MENOS R\$ 8,5 BILHÕES COM CONCESSÃO DE SERVIÇOS DA CEDAE, DIZ BNDES**

Após a mudança, estatal teria R\$ 3 bilhões para investir no Guandu em quatro anos e, segundo o banco, dispensaria 'aportes futuros' do governo

*Por Glauce Cavalcanti*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24643369-dc8-856/FT1086A/652/xcedae.jpg.pagespeed.ic.WmQzliORwe.jpg>

*BNDES apresentou estudos sobre venda da empresa Foto: Arquivo*

RIO - O Estado do Rio vai receber ao menos R\$ 8,5 bilhões com a concessão dos serviços de distribuição de água, coleta e tratamento de esgoto da Cedae à iniciativa privada, calcula o BNDES.

É que o governo fluminense ficará com 80% da outorga mínima recomendada pelo banco para a licitação, que é de R\$ 10,6 bilhões. Segundo banco, a nova Cedae, que vai produzir água para as concessionárias, não demandará "aportes futuros" do governo do estado.

A estimativa é que o edital seja lançado até o fim do ano, após receber o aval da Procuradoria Geral do Estado (PGE), com leilão previsto para o fim de março de 2021, afirmou Fábio Abrahão, diretor de Infraestrutura e Concessões do BNDES.

— Serão mais de R\$ 42 bilhões em recursos entre o investimento previsto na concessão, que é de R\$ 31,5 bilhões, mais a outorga, contemplando ainda a recuperação da Baía de Guanabara e da Bacia do Guandu. Serão necessários R\$ 25 bilhões em 12 anos para chegar à universalização dos serviços de água e esgoto nesse prazo. É cinco vezes mais que a capacidade de investimento atual da Cedae — frisou o executivo.

Haverá outros R\$ 4,4 bilhões em outorga variável, que sai de um percentual aplicado sobre a arrecadação tarifária das concessões. Ao todo, a estimativa é que os cofres fluminenses recebam R\$ 21 bilhões com a concessão, incluindo ganhos com tributos, redução de gastos em saúde e outros.

### **Questionamentos do governador**

A apresentação do detalhamento do projeto de concessão da Cedae pelo banco vem em um momento em que o governador em exercício do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, levanta questionamentos sobre a realização do leilão e afirma que não vai fazer um 'mau negócio'.

Em coletiva sobre as finanças do Estado realizada nesta quarta-feira, ele afirmou que precisa entender como ficará a nova Cedae para garantir as condições do Estado nas esferas jurídica e financeira.

— A concessão é importante, desde que ela resguarde o direito do estado. E a segurança jurídica que o estado precisa ter, por exemplo, com uma Cedae que fica, que vai ser uma produtora de água e se ela consegue fazer um valor definido da água pelo trabalho que tem que ser feito — disse Castro, frisando que precisa agir com responsabilidade para evitar que o Estado tenha, posteriormente, de botar "bilhões por ano" para produzir água.

A privatização da Cedae é a âncora do acordo firmado em 2017 entre o estado e a União em troca de socorro financeiro em meio à crise fiscal fluminense.

Metade das ações da estatal de saneamento foram dadas em garantia a um empréstimo de R\$ 2,9 bilhões feito junto ao banco BNP Paribas, e que já ultrapassa R\$ 4,5 bilhões em valor atual a ser pago.

De outro lado, a equipe econômica mantém a aposta na concessão da Cedae. Nesta quarta-feira, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou que o processo da Cedae será o "primeiro movimento" para acelerar o programa de desestatização no país.

### **'Nova Cedae rentável', estima BNDES**

Abrahão, do BNDES, afirmou em entrevista na tarde desta quarta-feira, que o banco vem conversando mais intensamente com o governo fluminense desde o fim de semana passado, para responder a questões levantadas por Cláudio Castro, que avalia como "legítimas e naturais", considerando que houve mudança no time no Palácio Guanabara.

— O Brasil pretende universalizar os serviços até 2033. Isso vai demandar R\$ 25 bilhões em investimentos no Rio. Nos últimos dez anos, a Cedae não ultrapassou o aporte de R\$ 180 milhões por ano. Com a atual situação fiscal do Estado, o governo seguirá apertado pelos próximos anos. No quadro atual, a Cedae levaria 140 anos para universalizar os serviços — frisou Abrahão.

O governador mostrou preocupação em entender como ficaria a nova Cedae após o processo, buscando garantias de que ela terá capacidade de produção de água e de tocar investimentos-chave, como no sistema do Guandu.

No fim de outubro, Castro já havia dito que poderia reconsiderar a venda da companhia. Na segunda-feira, a Justiça derrubou trecho de uma lei que proibia a privatização da Cedae.

O diretor do banco diz que, pelas projeções calculadas pelo BNDES, “não serão necessários aportes futuros do Estado na Cedae”:

— Com base nas premissas que nos foram passadas pela Cedae, projetamos uma redução de custo forte, receita estável e um programa de investimento inédito, com capacidade de investir R\$ 3 bilhões no Sistema Guandu nos primeiros quatro anos de concessão. Será uma companhia mais eficiente, com boa margem operacional. Terá geração de caixa, podendo voltar a pagar dividendos.

Dos cálculos consta uma redução de custos de R\$ 2,6 bilhões para R\$ 1 bilhão para a nova Cedae, incluindo pagamento de R\$ 1,5 bilhão em 2022 para ajuste no fundo de previdência dos funcionários da empresa. Seria possível ainda quitar R\$ 5,3 bilhões em passivos em dez anos, considerando a dívida total de R\$ 7,3 bilhões hoje. Já o faturamento inicial seria de aproximadamente R\$ 2 bilhões.

Ainda que a arrecadação da Cedae em 2021 seja inferior ao projetado, em razão da previsão de aumento da inadimplência, que pode saltar de 19% para 33% em razão da pandemia, e venha alta em custos de contingências e pagamento de outros passivos, o BNDES avalia que o fluxo de caixa da estatal se manterá positivo, sem demandar recursos do governo do Estado.

O banco frisou ainda que não haverá mudança na tarifa de água atual. E que a tarifa social será ampliada. Caso a concessão dos serviços tivesse ocorrido há três anos, explicaram os executivos do BNDES, a tarifa estaria, neste momento, 14% mais baixa.

Com a concessão, os municípios passarão a ter uma arrecadação que vai somar R\$ 9 bilhões até 2033, sem contar o eventual ágio pago sobre o valor da outorga.

*Fonte : O Globo - RJ*  
*Data : 11/11/2020*

## **PREOCUPAÇÃO COM CHINA NO 5G É A MESMA COM DEMOCRATAS E REPUBLICANOS, DIZ SECRETÁRIO DE TRUMP**

Sem mencionar Joe Biden, Keith Krach diz que nada muda com um democrata na Casa Branca  
*Por Marcello Corrêa*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24740465-083-f35/FT1086A/652/x90455727\\_US-Under-Secretary-of-State-for-Economic-Growth-Energy-and-the-Environment-Keith-Krach-spea.jpg.pagespeed.ic.hijbx2GgQd.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24740465-083-f35/FT1086A/652/x90455727_US-Under-Secretary-of-State-for-Economic-Growth-Energy-and-the-Environment-Keith-Krach-spea.jpg.pagespeed.ic.hijbx2GgQd.jpg)

*O secretário para Crescimento Econômico, Energia e Meio Ambiente do Departamento de Estado dos EUA, Keith Krach Foto: Adriano Machado / Reuters*

BRASÍLIA — A avaliação do governo americano de que a participação de empresas chinesas na implantação da tecnologia 5G é um risco à segurança global deve ser mantida em um governo democrata, disse nesta quarta-feira o subsecretário para Crescimento Econômico, Energia e Meio Ambiente do Departamento de Estado dos EUA, Keith Krach.

A declaração foi dada em conversa com jornalistas, no último dia da visita do secretário ao Brasil, na qual o governo brasileiro anunciou um apoio aos princípios da chamada Clean Network (Rede

Limpa, em inglês), iniciativa do presidente Donald Trump para bloquear a participação da China no 5G.

Sem mencionar especificamente o presidente eleito Joe Biden — o governo Trump ainda não reconhece a vitória do opositor —, Krach disse que a preocupação com a atuação da China é compartilhada por democratas e republicanos nos EUA.

— Todo esse assunto em relação ao Partido Comunista Chinês é o assunto que mais une ambos os partidos, democratas e republicanos. Então, isso não vai mudar de forma nenhuma. Ambos os lados entendem as questões estratégicas do 5G e as implicações que isso terá. É uma grande mudança de paradigma. Republicanos e democratas entendem que a Huawei é uma extensão do braço de vigilância da China — afirmou o secretário.

Também presente na conversa, o embaixador dos EUA no Brasil, Todd Chapman, reforçou que a avaliação é nacional.

— Não temos uma bola de cristal para prever o futuro, mas há um consenso político nos EUA que esses temas são importantes. Há muitas coisas na nossa relação que podemos continuar a dar ênfase e estamos confiantes que podemos continuar com essa agenda — disse o embaixador.

Na terça-feira, o governo brasileiro anunciou que apoia os princípios da Clean Network, o que deve afastar o país das negociações com a Huawei, principal fornecedora de componentes para o 5G.

### **Negociações com teles**

Questionado sobre quais os próximos passos esperados do governo brasileiro, o secretário afirmou que não pode falar por Brasília, mas mencionou que a decisão pode envolver medidas regulatórias ou negociações com as companhias de telefonia.

— Não posso falar pelo governo brasileiro. Eles decidem como vão lidar com isso. Eles podem fazer várias coisas, como regulação, conversas com empresas de telecomunicações, o que quer que seja. Achamos ótimo que eles tenham se comprometido (com a Clean Network) — afirmou.

A visita de Krach, que segue nesta semana para missões no Chile e no Equador, é o mais recente movimento do governo americano para pressionar o governo brasileiro a se afastar da Huawei nas negociações para implantação do 5G, cujo leilão está previsto para o ano que vem.

No fim de outubro, a presidente do conselho de administração do Banco de Exportação-Importação dos EUA, Kimberly Reed, ofereceu financiamento para que companhias brasileiras recorram a empresas fora da China para implantar o 5G no país.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/11/2020*

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

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **GOVERNO RECEBE SINAL VERDE DO TCU PARA AVANÇAR EM CONCESSÃO DE FERROVIA DA BAHIA**

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste liga as cidades de Ilhéus-Caetité e é uma aposta do setor ferroviário há mais de uma década, mas só agora começou a sair do papel

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

BRASÍLIA - O governo federal recebeu o sinal verde para avançar com a concessão à iniciativa privada de um trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), em construção na Bahia. O traçado que será transferido para a iniciativa privada liga as cidades de Ilhéus e Caetité, em um traçado de 500 km, e a expectativa do governo é de que a ferrovia se consolide como um corredor

logístico de exportação para o escoamento de minério de ferro, além da produção de grãos e minério do oeste baiano.

Nesta quarta-feira, 11, o Tribunal de Contas da União (TCU) deu aval para o projeto de concessão, com algumas determinações e recomendações que devem ser seguidas pelo governo antes da publicação do edital. Segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, a pasta vai "correr" para publicar o edital ainda neste ano e fazer o leilão no primeiro trimestre de 2021. Com a concessão, a Fiol vai receber investimentos da ordem de R\$ 3,3 bilhões, parte para finalizar as obras do trecho.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/2/1605132335726.jpg>

*A Ferrovia de Integração Oeste-Leste vai ligar as cidades de Ilhéus e Caetité na Bahia. Foto: Ministério da Infraestrutura*

A Fiol é uma aposta do setor ferroviário há mais de uma década, mas só agora os planos começaram a sair do papel, por meio do programa de concessões. Todo o traçado projetado da ferrovia (junto dos trechos 2 e 3, que estão em construção e estudos, respectivamente) tem mais de 1,5 mil quilômetros,

com previsão de ir até Figueirópolis (TO).

"Esse processo já foi sonhado há tempos, apresentado a sociedade baiana com outro traçado em 2002. Retomado depois de quase 20 anos, o projeto envolve a geração de empregos e oportunidades de explorar com racionalidade jazidas mineiras, e criar alternativas para escoamento da produção agrícola", disse o relator do processo no TCU, ministro Aroldo Cedraz, ressaltando a importância da ferrovia para a infraestrutura logística no Brasil, com destaque para a Bahia.

### **Determinações**

Uma das determinações aprovadas pelo TCU é para que o Ministério da Infraestrutura não publique o edital do leilão sem garantir que a concessionária terá meios de implantar infraestrutura portuária independente dos demais terminais do Complexo Porto Sul, projetado para Ilhéus. "Não há porto sem ferrovia nem ferrovia sem porto", destacou Cedraz em seu voto.

A saída portuária era uma das principais preocupações da área técnica do TCU, já que a plena funcionalidade da Fiol depende do escoamento pelo porto. Um dos temores é de que existisse um risco à isonomia do leilão pelo fato de a empresa Bamin já ter uma autorização para instalação de terminal na região, além de também atuar na exploração de mina de ferro da região de Caetité.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, para o Ministério da Infraestrutura a saída portuária será atendida, uma vez que a previsão é de que concessionária tenha a opção de fazer um acordo comercial para usar a estrutura da Bamin ou, se preferir, construir seu próprio terminal em Ilhéus, em área reservada pelo governo federal.

Outras determinações da corte também foram direcionadas à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Uma delas é para que, caso o governo mantenha a previsão de pagamento de valor de outorga variável da FIOI, esteja estabelecido na minuta contratual a composição da receita operacional bruta, para calcular essa outorga variável. O TCU também determinou que a ANTT terá de ajustar uma série de fatores ligados a custos de operações acessórias e custos fixos da modelagem financeira sobre aluguel e arrendamento de bens utilizados na operacionalização da ferrovia, por exemplo.

### **Concentração**

Apesar de ter adotado algumas das recomendações da área técnica, o TCU decidiu não impor que governo limitasse a possibilidade de participação de empresas como a Rumo e a Vale no leilão. O Estadão/Broadcast antecipou que essa seria a posição do relator. Técnicos da corte temiam que uma eventual vitória de um desses grupos no certame, caso participem, leve a uma

significativa concentração no mercado de transporte ferroviário, uma vez que as empresas já operam trechos relevantes da malha.

"Entendo que a competência para avaliar concentração do mercado é muito relevante, mas ele recai ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), por isso, deixei de acolher proposta da unidade técnica, sem prejuízo de encaminhar o acórdão ao Cade", disse Cedraz.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

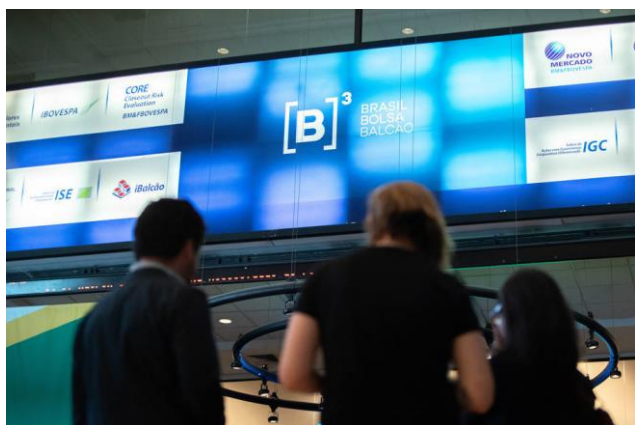
*Data : 11/11/2020*

## **CVM FAZ ALERTA SOBRE ATUAÇÃO DE INFLUENCIADORES DIGITAIS NA RECOMENDAÇÃO DE INVESTIMENTOS**

Atuação de investidores que dão 'dicas' nas redes sociais cresceu ainda mais durante a pandemia e pode ser enquadrada como exercício irregular da atividade de analista

*Por Mariana Durão, O Estado de S.Paulo*

RIO - O boom de investidores pessoa física na Bolsa aumentou a procura por informação sobre o mercado de ações e também a presença de “especialistas” em investimentos nas redes sociais. Destinatária de reclamações de investidores sobre os pitacos de internautas e influenciadores digitais, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) resolveu explicar ao público o que caracteriza a atividade irregular de análise de valores mobiliários, que deve ser reprimida pela autarquia.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/8/1601602685985.jpg>

*B3, a Bolsa de Valores de São Paulo Foto: Daniel Teixeira/Estadão*

O órgão regulador do mercado de capitais divulgou na manhã desta quarta-feira, 11, um ofício circular em que explica o que caracteriza a profissão de analista. O objetivo é alinhar expectativas e deixar claro quem está na mira da autarquia. Já popular, a atuação de influenciadores de finanças pessoais nas redes cresceu ainda mais durante a pandemia.

“Sinto que existe uma expectativa de alguns investidores no sentido de que a CVM seja quase um órgão de censura. A internet é um ambiente livre. O que nos interessa (monitorar) é a atividade profissional, que exige capacitação e credenciamento”, disse ao Estadão/Broadcast o superintendente de Relações com Investidores Institucionais da CVM, Daniel Maeda.

Assim como “todo brasileiro é um técnico de futebol”, um número considerável de investidores de primeira viagem já se considera apto a fazer recomendações sobre os rumos de um papel. Recentemente a influenciadora Gabriela Pugliesi criou polêmica na chamada FinTwit, a comunidade que comenta o mercado financeiro no Twitter, após divulgar um vídeo comemorando sua performance como “day trader” - que compra e vende ações em um mesmo pregão - e mencionando o dono de uma plataforma de investimentos.

O fato de alguém dar palpite sobre uma ação, entretanto, não é, em princípio, suficiente para ser enquadrado pela CVM como exercício irregular de atividade. Para isso, é preciso que o indivíduo faça análises de ativos em caráter profissional, isto é, receba uma remuneração, ainda que indireta, para elaborar, com regularidade, textos, relatórios de acompanhamento, estudos ou análises que possam auxiliar ou influenciar investidores no processo de tomada de decisão de investimento.

O documento da CVM destaca alguns padrões que podem ajudar a identificar o caráter profissional da atividade de análise: habitualidade, cobrança de mensalidades/anuidades, receitas indiretas recebidas em função do acesso de terceiros ao conteúdo e o recebimento de benefícios, remuneração ou vantagens obtidas na oferta das recomendações, como cobrança de taxa de assinatura ou adesão. Se eles estão presentes, é preciso ter credenciamento na CVM.

## Linguagem

Segundo a CVM, muitos influenciadores digitais costumam colocar avisos como “não se trata de recomendação de investimento”, “são opiniões apenas pessoais” ou algo do gênero em seus textos e vídeos. Porém, a superintendência aponta que o uso dessas expressões não é suficiente para descaracterizar a prestação do serviço de análise de valores mobiliários, caso se constate indícios do exercício profissional da atividade.

A linguagem usada nas postagens em redes sociais é outro parâmetro avaliado pela autarquia na hora de identificar se há um serviço profissional envolvido. “Ainda que não seja uma bala de prata, o uso de uma linguagem assertiva é um indício. Uma recomendação mais forte, dizendo 'faça', indica que ele está tentando alimentar uma relação de dependência, criar seguidores. É um passo importante para atuar profissionalmente”, aponta Maeda.

A comprovação do exercício irregular da profissão de analista do mercado de capitais pode ter consequências mais graves. A Lei 6.385/76 inclui a conduta entre os potenciais crimes contra o mercado de capitais, punível com pena de detenção de seis meses a dois anos e multa.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 11/11/2020*

## MARCO DO SANEAMENTO VAI TURBINAR GESTÃO DE RESÍDUOS

Conjunto de leis foi aprovado no Congresso durante a pandemia

### Estre Ambiental, Media Lab Estadão

Agora em 2020, durante uma pandemia, o Congresso Nacional aprovou o Marco Nacional do Saneamento Básico, conjunto de regras importantes para destravar o setor e atrair mais investimentos privados, como já vem ocorrendo nos últimos meses. Há dez anos, processo semelhante havia ocorrido com a Política Nacional de Resíduos Sólidos, que também trouxe muitas expectativas positivas ao setor privado. Uma década depois, entretanto, os desafios ainda são enormes, e existe o risco de, no futuro, o mesmo ocorrer com o conjunto de novas regras do saneamento recém-promulgadas.

Pelas regras aprovadas neste ano, o setor de resíduos sólidos também será beneficiado, porque os municípios serão obrigados a colocar em operação instrumentos financeiros, como cobrança de taxas, para destinar corretamente o lixo. “É muito importante isso, porque a lei obriga o gestor a dar uma solução, e não mais apenas empurrar com a barriga. Temos agora ferramentas muito importantes para serem usadas”, diz Julio Volotão, CEO da Estre Ambiental, empresa privada que faz a triagem mecanizada de resíduos sólidos antes de serem depositados nos aterros sanitários.

Segundo ele, entretanto, todos precisam ficar atentos para que a implementação das normas ocorra. “Nós precisamos de um reforço por parte dos agentes públicos para que tanto a Lei de Resíduos Sólidos quanto o Marco do Saneamento tornem-se efetivos”, diz Volotão. De acordo com o executivo, o exemplo envolvendo o fim dos lixões é emblemático. “Quando a lei estabelece uma data limite para finalizar os lixões, essa data deve ser respeitada, e não adiada, como ocorreu”, afirma.

***“O caminho para todo o setor, do ponto de vista prático, é o desenvolvimento de alternativas cada vez mais sustentáveis”  
defende Volotão.***

“Temos que, primeiro, incrementar a educação ambiental, porque uma parcela grande de responsabilidade na questão dos resíduos sólidos é da população. É o elo em que o consumo se torna resíduo. É preciso uma estrutura de comunicação de larga escala para resolver isso.”

Outra parte do problema deve ser enfrentada em nível municipal, segundo o CEO da Estre Ambiental. “O município é que precisa criar uma estrutura de serviços de valorização dos resíduos, passando por coleta seletiva, recepção e destinação correta.” Sem essa dinâmica,

explica Volotão, a tendência é ocorrer o que o setor se acostumou a presenciar. “A coleta seletiva passava na porta das pessoas, mas já no caminhão os resíduos se misturavam e eram destinados aos aterros de forma indiscriminada. Isso faz com que qualquer programa caia em descrédito.”

O conjunto de ações para que tanto a jovem Política Nacional de Resíduos Sólidos quanto o recém-nascido Marco do Saneamento sejam implementados também envolve o setor industrial, na análise do executivo. “O papel da indústria é importante no sentido de avançar nos acordos setoriais para que a logística reversa se torne uma prática viável.”

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 11/11/2020*



Informação que vira dinheiro.

## **VALOR ECONÔMICO (SP)**

### **TCU AUTORIZA EDITAL PARA LEILÃO DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE**

Com o aval, o governo poderá realizar o leilão de concessão do trecho de 535 km entre as cidades de Caetité e Ilhéus

*Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília*

O Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou nesta quarta-feira a publicação do edital para licitação da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), na Bahia. Com o aval, o governo poderá realizar o leilão de concessão do trecho de 535 km entre as cidades de Caetité e Ilhéus.

O vencedor do certame irá concluir as obras da estrada de ferro, que está sendo construída pelo governo, bem como providenciar os sistemas de comunicação e sinalização e o material rodante.

Iniciada em 2011, a Fiol foi planejada originalmente para viabilizar a exploração e o escoamento do minério de ferro encontrado em jazidas no interior do Estado. Outro objetivo é transportar a produção de grãos vinda do oeste baiano.

A posição do plenário do TCU divergiu em parte das recomendações da área técnica do tribunal, que apontou algumas inconsistências e propôs mais exigências antes da liberação do leilão.

O mesmo aconteceu em passado recente com a aprovação de prorrogações antecipadas das concessões de outras ferrovias, como a Malha Paulista, a Estrada de Ferro Carajás e a Estrada de Ferro Vitória-Minas.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 11/11/2020*

### **BR DISTRIBUIDORA AVALIA ENTRAR NO MERCADO DE COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA**

A companhia também segue com os planos de entrar no mercado de gás natural

*Por Gabriela Ruddy, Valor — São Paulo*

A BR Distribuidora está avaliando a possibilidade de entrar no mercado de comercialização de energia elétrica, afirmou o presidente da companhia, Rafael Grisolia, durante teleconferência com analistas nesta quarta-feira (11). “Estamos em negociações e podemos ter novidades antes do fim do ano”, disse o executivo.

A companhia também segue com os planos de entrar no mercado de gás natural, apesar de a discussão sobre uma eventual parceria com a Golar Power para distribuição em pequena escala de gás natural liquefeito (GNL) ter desacelerado nas últimas semanas. O presidente da subsidiária



brasileira da Golar (Hygo Energy), Eduardo Antonello, virou alvo de investigações da Lava-Jato em setembro.

“Temos que tomar cuidado com relação a esse evento de compliance. Estamos avaliando [o caso] para tomar as melhores decisões”, afirmou Grisolia.

A companhia também tem buscado manter a consistência de preços praticados ao consumidor de modo a equilibrar margens e ganho de participação de mercado, afirmou o diretor executivo de finanças, compras e relações com investidores, André Natal, durante conferência com investidores nesta quarta-feira (11).

“Estamos tentando evitar grandes margens de recomposição, mas buscando um equilíbrio. Temos conseguido margens saudáveis com um bom ganho de ‘share’. Estamos buscando mais consistência”, disse o executivo.

A companhia conseguiu ainda aumentar sua participação no mercado para 26,6% no setor de combustíveis no terceiro trimestre, avanço de 0,6 pontos percentuais em relação ao segundo trimestre. De acordo com o presidente da companhia, Rafael Grisolia, o avanço já é resultado dos esforços para uma menor volatilidade de preços.

“Temos conseguido mais estabilidade na dinâmica de precificação para os clientes, conseguimos manter uma estratégia mais clara, que passa confiança. É uma proposta de valor”, afirmou Grisolia.

### **CBios**

A companhia defende a busca de uma solução de mercado após a judicialização das metas de descarbonização para as distribuidoras, como parte do programa de estímulo aos biocombustíveis do governo federal, o RenovaBio.

“Não podemos viver uma assimetria com as distribuidoras sob diferentes situações jurídicas”, afirmou o presidente da BR Distribuidora, Rafael Grisolia, na teleconferência com os analistas.

As discussões ocorrem depois que a Associação das Distribuidoras de Combustíveis (Brasilcom) obteve, no domingo (8), uma liminar na Justiça que reduziu em 25% as metas de compra de Créditos de Descarbonização (CBios) de suas associadas — em sua maioria distribuidoras de alcance regional, além da Alesat.

### **Lojas Americanas**

A BR Distribuidora deve anunciar, em breve, a conclusão das discussões com as Lojas Americanas sobre uma possível parceria no setor de lojas de conveniência, afirmou Grisolia.

“As Lojas Americanas têm desenhos que criam valor e estamos sempre buscando uma melhor eficiência. Estamos mais próximos, do que estávamos no segundo trimestre, de mostrar ao mercado as conclusões para uma potencial parceria”, disse o presidente da BR Distribuidora.

As companhias assinaram, ao final de agosto, memorando de entendimentos para viabilizar o eventual acordo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 11/11/2020*

## **SYMONE ARAÚJO TOMA POSSE COMO DIRETORA NA ANP**

Ela assume a vaga aberta com o término do mandato de Aurélio Amaral, que se encerrou em 28 de março

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) deu posse a Symone Araújo como nova diretora nesta terça-feira. Ela assume a vaga aberta com o término do mandato de Aurélio Amaral, que se encerrou em 28 de março.

A nova diretora será responsável pela Superintendência de Desenvolvimento e Produção (SDP), Núcleo de Fiscalização da Medição da Produção de Petróleo e Gás Natural (NFP), Superintendência de Biocombustíveis e de Qualidade de Produtos (SBQ), tendo vinculado o Centro de Pesquisas e Análises Tecnológicas (CPT), e Superintendência de Fiscalização do Abastecimento (SFI), bem como os Núcleos Regionais de Fiscalização do Abastecimento.

A indicação de Symone Araújo para o cargo foi aprovada em 19 de outubro pela Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado e, no plenário, no dia seguinte. O mandato é válido até 27 de março de 2022.

Até então, Symone atuava como diretora de gás do Ministério de Minas e Energia. A especialista tem mestrado nas áreas de desenvolvimento e meio ambiente pela Universidade Federal de Sergipe e se graduou em engenharia química.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 11/11/2020*

## **BRASIL RECEBERÁ PRIMEIRO NAVIO A PROPULSÃO HÍBRIDA DA AMÉRICA LATINA**

Tecnologia permite que o motor da embarcação alterne entre o diesel e a energia proveniente de baterias

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*



[https://s2.glbimg.com/vKmZvCHZtsUBcvg3hzRlsSv xmY=/0x0:1030x687/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s 3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b3417 7e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/x/G/bJFJX8RjW EC4oE8G27dA/img-2560-1030x687.jpg](https://s2.glbimg.com/vKmZvCHZtsUBcvg3hzRlsSv xmY=/0x0:1030x687/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s 3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b3417 7e8876b93/internal_photos/bs/2020/x/G/bJFJX8RjW EC4oE8G27dA/img-2560-1030x687.jpg)

**Wärtsilä vai converter o CBO Flamengo para ser operado com propulsão híbrida — Foto: Reprodução/grupocbo.com.br**

A companhia finlandesa Wärtsilä fechou contrato para converter um navio da frota do Grupo CBO, o CBO Flamengo, unidade de apoio a plataformas do setor de óleo e gás, do tipo PSV (“plataform supply vessel”). Com isso, o Brasil será o primeiro país da América Latina a receber um navio operado com propulsão híbrida. A tecnologia permite que o motor da embarcação alterne entre o diesel e a energia proveniente de baterias, acarretando no aumento da eficiência energética e redução das emissões de carbono.

A Wärtsilä será responsável pelos equipamentos da conversão, engenharia, gerenciamento, entrega de solução híbrida e comissionamento, além da logística reversa de descarte das baterias, enquanto o CBO fará a instalação e integração do equipamento. A entrega dos equipamentos está programada para abril de 2021. Outros navios da frota da CBO também são elegíveis para futura conversão

**“A hibridização é a adição de uma fonte de potência, nesse caso, limpa. Não é uma fonte poluente, como o diesel é hoje nos motores. Nos Estados Unidos e Canadá já existem algumas hibridizações de embarcações. Na Europa, no Mar do Norte, há uma lista de referência mais robusta, mas isso ainda é muito novo na América do Sul” diz o gerente de vendas de projetos e engenharia da Wärtsilä Marine Power, Luís Grotz.**

De acordo com a Wärtsilä, o sistema híbrido aumenta a redundância de potência da embarcação, o que ameniza os efeitos dos picos intermitentes de carga, economiza combustível e reduz os níveis de emissão dos gases de exaustão. Além disso, há redução nos custos de manutenção, pois os motores operam por menos tempo. “Percebemos uma sensibilidade muito grande ao tema da redução de consumo e emissões por parte do mercado de petróleo”, afirma Grotz.

O executivo lembra que diversos portos já proíbem a entrada de embarcações poluentes, como na Holanda e em países escandinavos. Além disso, em janeiro de 2020 entrou em vigor um conjunto de regras definidas pela International Maritime Organization (IMO) que reduz os limites de enxofre em combustíveis marítimos.

Com isso, a companhia vê perspectivas para fechar novos contratos para aplicar a solução no Brasil em breve. “Estamos conversando com outras empresas do mesmo setor para aplicação de tecnologias similares, até mesmo em outros tipos de embarcação, como sondas de perfuração, floateis, entre outros. A indústria de óleo e gás como um todo está com um foco muito grande em ter operações com um impacto menor no meio ambiente”, diz o gerente de contas de vendas da Wärtsilä, Arturo Cortez.

Este ano, a petroleira francesa Total anunciou que também vai desenvolver, em parceria com o Centro de Desenvolvimento em Energia e Veículos (CDEV) da PUC-Rio uma tecnologia para conversão de embarcações convencionais para uma propulsão híbrida otimizada. O projeto tem conclusão programada para o primeiro semestre de 2022 e também será aplicado em PSVs.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 11/11/2020*

## **4 ESTATAIS SERÃO VENDIDAS ATÉ O FIM DE 2021, PROMETE GUEDES**

Lista do ministro é formada por Correios, Eletrobras, PPSA e Porto de Santos

*Por Lu Aiko Otta, Estevão Taiar e Murillo Camarotto — De Brasília e de São Paulo*

Quatro empresas estatais (Correios, Eletrobras, porto de Santos e PPSA) deverão estar privatizadas até o fim do ano que vem, segundo o ministro da Economia, Paulo Guedes. Ele disse ontem estar frustrado pelo fato de estar no segundo ano de governo sem conseguir vender nenhuma empresa e reclamou da existência de um acordo contrário às privatizações no Congresso Nacional.

As falas de Guedes ocorreram em dois eventos. O primeiro foi promovido pela Controladoria-Geral da União (CGU), que discutiu boas práticas em privatização. O segundo, realizado pela agência de informações Bloomberg. O governo precisa, segundo ele, recompor seu eixo político para vender empresas estatais como vem prometendo desde a campanha eleitoral. No entanto, há uma “guerra política” em torno do processo, disse. Sem dar detalhes, ele lamentou ter sido “ingênuo” a ponto de anunciar que privatizaria as quatro empresas neste ano, após chegar a um entendimento sobre essa agenda com deputados e senadores.

Ele disse ainda que o movimento óbvio a ser feito pelo governo era acelerar as privatizações, os desinvestimentos de imóveis e derrubar a dívida. “É o Brasil gastando US\$ 100 bilhões todo ano só para manter o financiador da dívida sossegado. Se não, há o perigo de uma combustão instantânea. O Brasil pode ir pra uma hiperinflação muito rápido, se não rolar a dívida satisfatoriamente.”

A dificuldade em avançar com a agenda levou o ex-secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados, Salim Mattar, a sair do governo. Seu sucessor, Diogo Mac Cord, tem um desafio grande de acelerar o processo, ao lado do presidente do (BNDES, Gustavo Montezano, comentou Guedes. A venda da Companhia Estadual de Águas e Esgotos (Cedae), do Rio, seria o primeiro movimento, acrescentou o ministro da Economia.

Apesar das dificuldades, o processo de venda de empresas estatais é “irreversível”, afirmou.

Guedes avaliou que a privatização dos Correios será bem-sucedida, dado o crescimento do comércio eletrônico, impulsionado pela pandemia. A operação depende de uma legislação que definirá o que é o serviço postal universal previsto na Constituição. A partir dessa lei, será possível modelar a venda da empresa.

Já no caso da PPSA, o que está em discussão é a venda do óleo recebido pela União na exploração do pré-sal, em regime de partilha.

A venda da Eletrobras depende de decisão do Congresso. A desestatização do porto de Santos está em fase de estudos, segundo informa o site do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Essas quatro operações podem render cerca de US\$ 100 bilhões, nos cálculos do ministro.

A quantidade de ativos da União e de governos estaduais passíveis de serem colocados à venda é muito maior do que se pensava, disse Montezano. “Erramos o tamanho do business.” Ele destacou que a agenda de privatizações está andando. Citou como exemplos a companhia de saneamento de Alagoas e a Companhia Energética de Brasília (CEB), a ser leiloada neste mês.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 11/11/2020**

# portosenavios

## **PORTAL PORTOS E NAVIOS**

### **MODELO DE DESESTATIZAÇÃO DE ITAJAÍ DEVE SER ENCAMINHADO AO TCU ANTES DE SANTOS, DIZ FREITAS**

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 11/11/2020 - 20:24*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170410-porto-de-itajai.jpg>

*Estudos de modelagem para a desestatização do Porto de Itajaí estão sendo realizados pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL).*

O andamento dos estudos que servirão de base para a formulação do modelo de desestatização do Porto de Itajaí (SC) foi apresentado nesta terça-feira (10), em reunião realizada pelo Ministério da Infraestrutura. Os estudos estão sendo elaborados pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) deste o primeiro semestre deste ano. De acordo com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, embora o processo de desestatização de Itajaí tenha sido o último a ser lançado, o modelo deverá ser finalizado antes mesmo dos portos de Santos e São Sebastião.

Atualmente está em curso o estudo de modelagem de quatro portos no país. O primeiro a ser desestatizado será o Porto de Vitória, da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Segundo Freitas, a audiência pública de apresentação do modelo finalizado da companhia será realizada no próximo mês de dezembro. Já o cronograma para o Porto de Itajaí, apresentado durante a reunião, prevê que até o final do ano será finalizado o diagnóstico sobre a situação do porto e, em seguida, será a fase de avaliação do modelo. Este será feito ao longo de 2021 e o leilão está previsto para 2022.

Ao contrário do que vem ocorrendo com os outros estudos, em Itajaí vem sendo feito com base em parcerias. A EPL terá o apoio do escritório Demarest Advogados, da Exe Engenharia e da Mind Estudos e Projetos de Engenharia para a elaboração de relatório de transações e avaliação do negócio, análise jurídica, avaliação técnico-operacional, de recursos humanos, gestão e governança atuarial e previdenciária, além de avaliação ambiental.

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, também presente à reunião, destacou que o Porto de Itajaí vem se mostrando cada vez mais competitivo, sobretudo no seguimento de contêineres e carga geral. Segundo ele, isso já vem atraindo o olhar do investidor estrangeiro de classe mundial que veem nesse ativo um grande potencial. “E a gente quer responder a esta demanda com um bom estudo de desestatização”, frisou.

Piloni explicou o processo de desestatização dos portos no Brasil representa uma saída para a instabilidade nas gestões estatais dos portos. De acordo com o secretário, a ideia é que o agente privado seja parceiro não apenas na operação, mas também na gestão para que alguns processos ganhem maior agilidade. Ele lembrou que investimentos em infraestrutura comum, como é o caso das dragagens de acesso, acabem sendo restritos em razão da legislação ainda “muito truncada”. Esses entraves, segundo ele, vêm ocasionando assimetrias de concorrência entre os portos organizados e os terminais privados.

Freitas afirmou ainda que o governo venha “correndo contra o tempo” para realizar todos os planejamentos de infraestrutura, e reforçou a necessidade de que os projetos de desestatização dos portos cumpram com os cronogramas previamente estabelecidos. Ele levantou a possibilidade ainda de inserir, até o final do governo do presidente Jair Bolsonaro, mais dois projetos de desestatização dos portos no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o da Companhia Docas da Bahia (Codeba) e Companhia Docas do Pará (CDP). “Acho que a gente deve avançar um pouco nas desestatizações dos portos. Acho que cabem mais dois”, frisou Freitas. Segundo ele, é possível que os estudos sejam realizados também pela EPL.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/11/2020*

## **EDUARDO NERY, DA ANTAQ: ‘AGÊNCIA DEVE COIBIR ABUSO DE PODER ECONÔMICO’**

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 11/11/2020 - 19:41*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201111-eduardo-nery-divulgacao-antag.jpg>

**Divulgação Antaq**

Novo diretor-geral acredita que agência está no caminho de exercer o modelo de fiscalização que ele entende ser o mais correto, procurando usá-la de modo pedagógico. Em entrevista exclusiva à Portos e Navios, Nery considerou positivo aumento de cadeiras na diretoria e preenchimento de quadro técnico que está em aberto.

Eduardo Nery Machado filho participou esta semana da primeira reunião colegiada desde que assumiu a diretoria-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no último dia 3 de novembro. A solenidade de posse está prevista para a próxima quarta-feira (18). Em entrevista exclusiva à Portos e Navios, Nery disse acreditar que a agência está no caminho de exercer o modelo de fiscalização o qual ele entende ser o mais correto, procurando usá-la de modo pedagógico e com maior rigor e frequência aos agentes potencialmente mais transgressores das normas.

Para o novo diretor-geral, o caminho para solucionar discussões sobre abusividade de cobranças, como THC, SSE/THC-2, demurrages e escaneamento de contêineres, tem um ponto de interseção em como a agência vai tratar a questão de coibir o abuso de poder econômico. “Entendo que a agência deve ter atuação muito clara e enfática em coibir o abuso de poder econômico. Sem dúvida, é um consenso no setor. A agência não vem falando em tabelamento de preços. São questões sensíveis e que podem ter consequências para o mercado que precisam ser bem avaliadas”, afirmou.

Nery considera que seria salutar para a Antaq se o corpo de diretores fosse aumentado para cinco cadeiras, como nas demais agências. Ele acredita que a mudança, que precisa de apreciação e aprovação no Congresso, não elevaria o orçamento da agência diante do que a medida potencializaria. “Pensando na importância dos assuntos que a Antaq regula e nos contratos em que ela atua, a agência tem orçamento modesto. Para a agência, é salutar que o processo decisório tenha cinco diretores, mas a composição atual está bem representada”, analisou.

O diretor-geral destacou que a agência tem algumas prioridades colocadas pela política setorial, como análise de outorgas, processos de arrendamentos e as futuras concessões de autoridades portuárias. Nery acrescentou que a multimodalidade também será um ponto de atenção para a agenda da agência, bem como a qualificação contínua do corpo técnico visando decisões equilibradas e segurança regulatória.

### **Confira abaixo a entrevista do diretor-geral da Antaq na íntegra.**

**Portos e Navios:** Como está sendo esse período de adaptação e primeiros contatos com diretores e servidores da agência? Quando será sua primeira reunião de diretoria?

Eduardo Nery: Já estou formalmente exercendo as funções de diretor-geral. A cerimônia de posse será na próxima semana (17/11). Assumi as funções, não de relator ainda, mas de julgador. Estou em contato com equipes e me reunindo com as superintendências. Foi agradável me deparar com a situação de atestar a qualidade do corpo de servidores da Antaq e comprometimento. Me deixou confortável e esperançoso de poder fazer gestão à altura da importância do cargo.

**PN:** Nos últimos anos, a Antaq recebeu recomendações de auditorias em órgãos de controle, como Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica] e TCU [Tribunal de Contas da União] para temas sensíveis que mexem com diferentes agentes do setor. A partir da sua vivência na Corte de Contas, o quanto essa experiência e modo de ver o setor podem ser benéficos para seu mandato na agência? Como é estar do lado do regulador agora?

EN: Essa vivência que tive do outro lado tento levar como oportunidade de tentar trazer visão um pouco diferente, aproveitando o conhecimento que o setor já gerou. Ter essa visão de fora pode ser um benefício. Especificamente saber como órgãos de controle enxergam o trabalho da agência, situações que fazem com que o setor se mobilize. Pode facilitar porque, muitas vezes, uma decisão construída sem esclarecimento dos atores que podem ter participação ou algum tipo de interferência pode causar insegurança e instabilidade. É importante ter esse diálogo e deixar os atores envolvidos bem esclarecidos da importância dos assuntos, repercussões, competências e limitações da agência, tendo certeza de que ela está se empenhando.

**PN:** A fiscalização sempre foi um desafio para a Antaq devido ao tamanho do país e à diversidade de atividades do setor aquaviário. Na sua visão, como a agência pode melhorar esse processo, sobretudo nesse contexto de pandemia?

EN: O setor de portos não parou. O impacto até então causado pela pandemia sequer foi calculado. Pode ser que algum tipo de movimentação tenha sido afetado, mas nada significativo como em outros setores. De modo geral, ele foi muito pouco afetado, quase sem reflexo. Em termos de fiscalização, a agência adquiriu expertise. Posso falar vindo de um órgão de controle. Na primeira reunião com a superintendência de fiscalização, fiquei satisfeito de ver resultados. A agência já vem com movimento de ponta, trabalhando com fiscalização responsiva, tentando fazer uso inteligente dos recursos humanos para priorizar aquelas ações que envolvem maior risco. Venho de órgão de controle que há busca pela racionalização, priorização de critérios de materialidade, relevância e riscos. Tenho a notícia prazerosa de que a agência está nesse caminho.

O número de multas arrecadadas esse ano já superou o do ano passado. Parte desses valores são referentes a multas aplicadas em 2019. Mostra que a pandemia não afetou o poder de fiscalização. Não entendo que a fiscalização efetiva é representada pelos valores arrecadados por meio de multa. Essa arrecadação mostra que a fiscalização continua acontecendo, não foi impactada. A agência está no caminho de exercer o modelo de fiscalização que entendo ser o mais correto: utilizar recursos de modo racional e procurar usar a fiscalização de modo pedagógico, incentivando cada vez mais quem cumpre regras de compliance serem menos fiscalizados e os potencialmente mais transgressores receberem fiscalização mais rigorosa e frequente. Esse caminho que a agência já iniciou é algo que pretendo apoiar durante minha gestão.

PN: O SSE/THC-2 é um dos temas mais sensíveis e envolve diferentes interesses do setor e tem discussão em andamento sobre preço-teto. Como enxerga a liberdade de preços e o limite da regulação da agência nesse setor? Como essas questões devem ser pautadas?

EN: O SSE/THC-2 (serviço de segregação e entrega de contêineres) — e o próprio THC (terminal handling charge) — têm discussões que envolvem supostas abusividades de preço, abuso de poder econômico, demurrages, escaneamento de contêineres (...) Todas essas questões, guardadas suas particularidades, têm caminhado para um ponto em comum: como a agência vai tratar a questão de coibir o abuso de poder econômico? No final, é esse o ponto essencial. O SSE estava na pauta desta reunião, foi proposta prorrogação e deve entrar na pauta da reunião ordinária, no final de novembro. O tema não foi submetido à audiência pública. De modo geral, entendo que a agência deve ter atuação muito clara e enfática em coibir o abuso de poder econômico. Sem dúvida, é um consenso no setor.

A agência não vem falando em tabelamento de preços. São questões sensíveis e que podem ter consequências para o mercado que precisam ser bem avaliadas. Inicialmente, isso ainda não está definido no âmbito da agência. A questão é saber qual será a dose do remédio que vai ser aplicado, atuando pontualmente naqueles casos de abuso de poder econômico. Parece ser a medida que a agência caminha para aplicar. Ainda será submetido à audiência pública, mas é um tema que a agência deve enfrentar e o setor clama por um posicionamento.

PN: A RN-18/2017 trata dos direitos e deveres usuários do setor portuário. Para alguns segmentos, porém, a norma é genérica em determinados pontos. Alguns armadores, por exemplo, dizem que a RN-18 é uma regulação difícil de ser aplicada e abre margem para interpretações as quais consideram não adequadas. Há espaço para melhorar essa norma?

EN: É dever da agência sempre buscar o aperfeiçoamento da sua regulação e está em suas competências harmonizar interesses públicos e dos usuários, prestar pela melhor qualidade do serviço. O que estiver no alcance da agência, há espaço para discussão e para aperfeiçoamento. O ímpeto regulatório tem que ser evitado. A regulação precisa ser precisa e prudente. Sempre que houver elementos e, para isso, existem as associações que são muito mobilizadas e que provocam a agência. Cada vez que provocada, a agência deve se debruçar sobre denúncias com diálogo e abertura para analisar caso a caso. Quando entender que cabe aperfeiçoamento, ela deve procurar fazê-lo dentro desta perspectiva.

PN: O projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar) tem cerca de 100 emendas que trazem propostas para empresas de navegação, indústria naval e para a própria Antaq. Como projeta as novas regulamentações que a Antaq terá que fazer sobre a navegação de cabotagem?

EN: É um desafio. Como você falou, são quase 100 emendas já apresentadas. A agência não tem elementos ainda para se posicionar a seu desafio regulatório. Pela importância do assunto, a agência terá que se debruçar e buscar fazer com que os desejos que serão materializados no projeto de lei em discussão no Congresso tenham resultados e a mão regulatória da agência será fundamental para isso. Temos que aguardar o resultado das discussões para a agência de modo objetivo se posicionar e se planejar para que esforço do Congresso resulte em uma regulação adequada que promova crescimento da navegação de cabotagem no Brasil. Chegou a um ponto que a discussão está no Congresso e depende do texto final. Com essa quantidade de emendas, muita coisa pode mudar em relação ao curso original.

PN: Como vê a expansão do setor aquaviário do país? Qual importância da multimodalidade nesse contexto?

EN: A agência executa as políticas públicas formuladas pelo ministério (Infraestrutura) e Congresso. Essa política da concessão dos portos organizados está posta e a agência vem se planejando a dar conta desse cronograma. Existe uma comissão permanente de licitação. Virão ainda muitos processos licitatórios e outorgas para serem conduzidos pela agência. Esperamos que, de fato, aumente a competitividade do setor. Importante para usuários, para reduzir custos logísticos e melhorar nossa matriz de transporte.

Nesse contexto, a multimodalidade é essencial. É uma pauta que, em conversa com diretores da agência, há consenso. Na medida de suas competências, a agência deve fazer de tudo para que seja implementado. Com nossa capacidade de navegação interior não podemos abrir mão por conta de gargalos e que necessitam de vontade política e esforço. A agência tem que ser indutora para que essas ações sejam concretizadas. A navegação de cabotagem também está no contexto de aperfeiçoar a matriz brasileira de transportes e tornar produtos mais competitivos.

É uma pauta em que há consenso, mas precisa ser enfrentada. Temos integração forte com Ministério da Infraestrutura. A agência precisa de ação conjunta com órgãos que possam ser parceiros — Cade, TCU, CGU (Controladoria-Geral da União) e ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Desafio maior é tentar tornar esse trabalho integrado realidade e todas essas ações planejadas venham a acontecer.

PN: No transporte de longo curso, armadores relatam com frequência problemas de calado que geram recepção para navios de maior porte. Como está vendo a questão dos acessos marítimos aos portos, especialmente em Santos?

EN: A agência fiscaliza o trabalho das autoridades portuárias de modo geral. É um papel que exige acompanhamento se as companhias docas estão cumprindo a manutenção dos canais de acesso em perfeitas condições de navegabilidade. Muitas vezes, as companhias docas atravessam dificuldades de ordem financeira ou operacional, às vezes associadas à legislação. O próprio TCU, recentemente, prolatou decisão sobre comparação entre TUPs (terminais de uso privado) e portos organizados.

As companhias docas precisam de maior flexibilidade na gestão dos seus contratos, mas já existem instrumentos previstos na legislação como estatuto próprio para contratação. Se houvesse estatutos próprios que permitissem contratação como nos moldes que a complexidade da dragagem exige, certamente a situação poderia ser diferente. A Antaq atua fiscalizando as companhias docas e vem formulando termos de ajuste de conduta (TACs) e termos de ajuste de gestão para forçar providências para isso não ocorrer. É difícil imaginar que possa existir hoje uma embarcação que não pode atracar porque há problemas de calado por falta de dragagem. Inadmissível, não importam as razões.

PN: Qual grau de complexidade de um processo de preparação de editais e licitações para as desestatizações?

EN: A agência primeiro se prepara para concessão da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), que é um desafio que vai ajudar na preparação de Santos. Se espera que, com a experiência da Codesa, o desafio de Santos possa ser melhor enfrentado. Essa semana haverá uma reunião e as equipes da agência estão se preparando e já se debruçam sobre esse modelo.

PN: O senhor acredita que os projetos para aumentar o número de vagas na diretoria da Antaq vão avançar? Qual sua opinião sobre essas propostas?

EN: Particularmente, acho que seria salutar para a agência se tivesse seu corpo de diretores aumentado. O aumento no orçamento da agência seria pequeno.

Pensando na importância dos assuntos que a Antaq regula e nos contratos em que ela atua, a agência tem orçamento modesto. Para a agência, o processo decisório é salutar que tenha cinco diretores, mas a composição atual está bem representada. A forma como a diretoria está composta hoje em dia, entendo que ela está preparada para enfrentar os desafios do setor. Mais dois diretores seria salutar, mas cabe ao Congresso avaliar. Todas as demais agências têm cinco diretores.

PN: O mesmo se aplica ao corpo técnico como um todo? Com as demandas atuais de arrendamentos e de fiscalização, deveria haver aumento da parte técnica também?

EN: Defendo sim. Atualmente, a Antaq está com cerca de 100 servidores a menos do que autorizado em lei. Aproximadamente 25% do quadro não está preenchido. Considerando a estrutura comparada ao desafio que Antaq tem, posto pela legislação, 100 vagas seria importante



para a Antaq trazer resultados ainda maiores para o país. Defendo esse aumento porque o impacto orçamentário da Antaq ainda assim é muito pequeno diante dos resultados que ela traz para a sociedade.

PN: O que já pode elencar como prioridades da sua gestão e para agência se fortalecer?

EN: Atestei, desde o início, que há servidores altamente qualificados e comprometidos, o que vai permitir que a Antaq faça frente a todos os desafios. Seus diretores também estão imbuídos para superá-los. A agência tem algumas prioridades colocadas pela política traçada para o setor, como outorgas e arrendamentos e concessões de autoridades portuárias. Existem outras pautas de interesse do setor. A multimodalidade será prioridade para agência e qualificação contínua do seu corpo técnico e sempre buscando decisões equilibradas e segurança regulatória. Desafio necessário para prover estabilidade ao setor como um todo.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/11/2020*

## **RELATÓRIO AMBIENTAL REVELA PRIORIDADES PARA O SETOR PORTUÁRIO EUROPEU**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/11/2020 - 14:11*

Nesta terça-feira (11), a European Sea Ports Organisation (ESPO) apresentou o seu quinto Relatório Ambiental anual durante um webinar. O "ESPO Environmental Report 2020" inclui mais de 60 benchmarks de desempenho ambiental diferentes, tais como as 10 principais prioridades ambientais dos portos europeus e números sobre os serviços verdes para o transporte marítimo, como eletricidade da rede terrestre, GNL e taxas portuárias ambientalmente diferenciadas.

A qualidade do ar continua a ser a principal prioridade ambiental para os portos, uma vez que se tornou um fator determinante da atividade portuária sustentável e condicionante para obtenção de licenciamento. As alterações climáticas tornaram-se a segunda prioridade dos portos em 2020, tendo entrado no Top 10 das prioridades ambientais pela primeira vez em 2017.

Em 2020, sete em cada dez portos europeus levam as alterações climáticas em consideração quando desenvolvem novos projetos de infraestrutura. A ameaça representada pelas mudanças climáticas é demonstrada pelo fato de que 65% dos portos europeus tomaram medidas para fortalecer a resiliência climática da infraestrutura existente, e mais da metade dos portos pesquisados já enfrentaram desafios operacionais devido às mudanças climáticas. A eficiência energética (anteriormente conhecida como consumo de energia) é a terceira prioridade depois da qualidade do ar e das mudanças climáticas.

O ruído continua a ser uma prioridade importante para os portos, que continuam a tomar medidas para evitar ou diminuir a poluição sonora das atividades portuárias. O relacionamento com a comunidade local, de extrema importância para os portos, continua sendo uma grande prioridade, chegando em quinto lugar este ano. Em 2020, os portos continuaram seus esforços para garantir que os portos sejam mais transparentes, envolvidos e responsáveis pelas comunidades locais. Quase todos (91%) dos portos participantes comunicam sua política ambiental a todas as partes interessadas relevantes e 86% deles a disponibiliza publicamente em seus sites.

No que diz respeito aos serviços verdes para o transporte marítimo, uma parte crescente dos portos está oferecendo eletricidade da rede terrestre para navios atracados em 2020. 58% dos portos da pesquisa presta este serviço em 2020. Desse total, 46% desses portos fornecem eletricidade em alta tensão, adequada para navios de alto-mar. 40% dos portos estão planejando oferecer o serviço nos próximos dois anos.

Um terço dos portos disponibilizou o abastecimento de GNL, fornecido principalmente por caminhões e por barcaças. Paralelamente, 57% dos portos oferecem tarifas diferenciadas para navios que vão além dos padrões ambientais regulatórios, sendo as emissões atmosféricas, os resíduos e as mudanças climáticas alvos importantes desses descontos.

Além disso, cerca de dois terços dos portos europeus estão certificados com uma norma ambiental (ISO, EMAS, EcoPorts 'PERS), o que representa um aumento de 11% desde 2013. 81% dos portos possuem um programa de monitorização ambiental, sendo os resíduos o problema mais monitorado.

Com o objetivo de aumentar ainda mais a transparência e a responsabilização do setor portuário europeu e de melhorar a relação dos portos com as suas comunidades locais, a ESPO decidiu publicar o Relatório Ambiental anual do setor portuário europeu a partir de 2016. O relatório fornece dados de qualidade sobre os portos. desempenho ambiental e está se tornando um ponto de referência para formuladores de políticas e partes interessadas, incluindo comunidades locais, sociedade civil, pesquisadores e indústria. 97 portos participam do relatório deste ano.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/11/2020*

## **LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL OBTÉM LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 9,1 MILHÕES NO TERCEIRO TRIMESTRE**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 11/11/2020 - 13:37*

De julho a setembro, a companhia obteve EBTIDA de R\$ 83,9 milhões e lucro líquido de R\$ 9,1 milhões

A Log-In Logística Intermodal teve resultado positivo no terceiro trimestre, com resultado 20% superior ao do mesmo período do ano passado. O lucro líquido foi de R\$ 9,1 milhões ante prejuízo de R\$ 17,2 milhões contabilizado no mesmo trimestre do ano anterior.

Segundo a empresa, o desempenho é decorrente de um bom resultado operacional, em função da alta eficiência na operação dos navios, do crescimento da receita e da otimização dos custos e despesas frente ao cenário de pandemia. Já a receita líquida atingiu R\$ 298,5 milhões, 7,3% superior frente ao reportado no terceiro trimestre de 2019.

A navegação costeira destacou-se no trimestre com uma receita operacional líquida de R\$ 241,2 milhões, 10% maior que o terceiro trimestre de 2019. Em relação ao volume movimentado, houve um incremento de 13%, saltando de 83,8 mil TEUs no segundo trimestre para 94,8 mil TEUs no terceiro trimestre. Esse crescimento foi puxado por maiores volumes transportados na cabotagem, com alta de 5,5%, e também no Mercosul, 28% acima.

Já o terminal portuário de Vila Velha (ES) obteve o maior EBITDA da sua história: R\$ 67,2 milhões. A consolidação de um novo negócio no terminal, o descarregamento de graneis, iniciado no segundo semestre do ano passado, contribuiu para o resultado positivo. Houve ainda grandes volumes para exportação de granito em blocos com destino à Ásia e aos Estados Unidos. A exportação de contêineres foi outro segmento que apresentou alta, especialmente no escoamento da produção de café em direção à Europa, que segue com demanda aquecida. No trimestre, foram movimentados no terminal 51.500 contêineres, além de 165.800 mil toneladas de carga geral.

O investimento realizado pela Log-In Logística Intermodal de julho a setembro, somou R\$ 6,6 milhões, alocados na manutenção da frota de navios, no terminal portuário de Vila Velha e em projetos de tecnologia.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/11/2020*

## **PRODUTORES DO CENTRO-OESTE BUSCAM AMPLIAR ESCOAMENTO PELO NORTE DO PAÍS**

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 11/11/2020 - 19:12*

Com melhor infraestrutura logística, produtos da região Centro-Oeste devem aumentar possibilidades de saída para as cargas.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170512-porto-de-vila-do-conde.jpg>

**Arquivo**

A região Centro-Oeste é considerada o coração do agronegócio brasileiro, sendo destaque na produção de grãos, celulose e carne bovina. No entanto, por estar localizado longe da maioria dos portos do país, o escoamento da produção ainda carece de melhorias na infraestrutura logística para reduzir custos do produtor e aumentar a competitividade do país frente ao mercado internacional.

Apesar dos desafios, entidades de produtores da região estão buscando ampliar as possibilidades de escoamento da carga, antes concentrada praticamente no Sudeste, em especial no Porto de Santos, para os portos da região Norte do país. O diretor de exportação In Natura do Grupo JBS, Luís Rota afirmou que a empresa sempre utilizou o Porto de Santos como rota de escoamento da produção de carne bovina, mas que, atualmente, já vem agregando novas oportunidades de saída pelo Porto de Vila do Conde (PA). “Isso já é uma grande evolução”, disse durante o Centro-Oeste Export, realizado nesta terça-feira (10).

Ele afirmou que até outubro deste ano houve um aumento de 12% na exportação de carne bovina em relação ao mesmo período do ano passado. O principal mercado de destino do produto é a China, porém, os Estados Unidos também entraram na rota comercial como um importante parceiro para a companhia. Segundo Rota, a empresa vem buscando novos mercados para carne de boi, especialmente o Japão e a Coreia do Sul.

O diretor-executivo da Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão (AMPA), Décio Tocantins, também presente ao evento, afirmou que 97% do escoamento do algodão vêm sendo feito pelo Porto de Santos. O Porto de Salvador também vem servindo de saída para o produto. Entretanto, de acordo com ele, os produtores avaliam que os portos da região Norte do país são promissores para a saída do algodão, como é o caso do Porto de Santarém (PA). Ele disse que aqueles aguardam apenas a conclusão de um trecho de 50 quilômetros da BR 163 que leva até o porto.

O estado do Mato Grosso é o maior produtor de algodão do país. Cerca de 70% da produção de pluma de algodão sai da região em direção aos portos para exportação. Segundo Tocantins, de 2019 a 2020 a exportação do produto chegou aos dois milhões de toneladas, sendo o principal destino o mercado chinês. Porém, este ano houve uma queda de 10% na produção devido à pandemia do novo coronavírus. A estimativa, de acordo com ele, é de que está queda se acentue mais em razão da falta de chuvas na região.

A questão logística também tem sido alvo de atenção para a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). De acordo com o diretor financeiro, José Perboyre, um dos principais gargalos para os produtores de carne de suína e frango, concentrados principalmente na região Sul do país está na logística de grãos, especialmente o milho, do estado do Mato Grosso até aquela região. O milho é o principal insumo para produção da proteína animal. Para tentar reduzir os entraves logísticos, a associação realizou um estudo que concluiu como uma das melhores saídas a construção de uma ferrovia que ligaria os municípios de Primavera do Leste (MT) e Estrela (RS). “Isso para trazer o milho com preços mais competitivos mantendo a receita dos produtores e o emprego”, destacou Perboyre.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/11/2020*

**SANTOS BRASIL MOVIMENTA MENOS 16,4% NO TERCEITO TRIMESTRE EM COMPARAÇÃO AO PERÍODO EM 2019**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/11/2020 - 10:43*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200730-tecon-vila-do-conde-porto-terminal-conteiner-fluvial.jpg>

Apesar do impacto da Covid -19, retomada da atividade industrial e do consumo no mercado doméstico, na sequência da fase mais aguda da pandemia, impulsiona a movimentação dos terminais

Os efeitos da pandemia do novo Coronavírus (Covid - 19) na economia continuaram impactando o desempenho operacional da

Santos Brasil no terceiro trimestre, quando comparado ao mesmo período de 2019. No entanto, desde julho a companhia venha registrando uma retomada de crescimento.

O volume total de movimentação de cais da companhia em seus três terminais - Santos (SP), Imbituba (SC) e Vila do Conde (PA) - caiu 16,4% no terceiro trimestre, somando 254.211 contêineres. As operações de longo curso tiveram queda de 22,7% nos volumes de importação e de 9,1% nos de exportação. As operações de cabotagem foram mais resilientes no trimestre, retraindo 11,2% comparado ao terceiro trimestre de 2019.

O Tecon Santos, terminal que tem mais exposição às importações e ao transporte de cabotagem/feeder, movimentou 214.857 contêineres no terceiro trimestre, queda de 18,3% em relação ao período em 2019. A movimentação de contêineres do Porto de Santos caiu 8,5% no mesmo período, com as exportações se sobressaindo em relação às importações. A retomada gradual da atividade econômica provocou uma discreta melhora nos volumes de importação do terminal, em especial nos meses de agosto e setembro em relação aos meses anteriores. A participação de mercado da Santos Brasil no porto foi de 34,3% no terceiro trimestre deste ano e 38,5% no mesmo período do ano passado.

O Tecon Imbituba movimentou 13.005 contêineres no terceiro trimestre, volume 10,8% superior ao período em 2019, com destaque para embarque de commodities. O Terminal de Carga Geral de Imbituba se destacou pelo crescimento de 668% no volume movimentado no terceiro trimestre em relação ao período no ano passado, totalizando 84,8 mil toneladas, impulsionado pelo embarque de celulose, alimentos e cargas de projeto.

No Tecon Vila do Conde, o volume movimentado no trimestre foi de 26.349 contêineres, 10,4% menos que no terceiro trimestre de 2019, principalmente devido à queda em contêineres vazios.

O volume de contêineres armazenados na Santos Brasil Logística foi 27,5% menor no período em 2020, tendo como principal causa a retração de contêineres importados no Porto de Santos, devido aos impactos da Covid - 19.

O TEV movimentou veículos no terceiro trimestre, volume 2,4% inferior ao período em 2019, porém apresentou uma forte alta em relação ao trimestre anterior (+174,6%). As exportações cresceram 2,5% ano-contra-ano e as importações de veículos foram 48,5% menores no terceiro trimestre, quando comparadas ao terceiro trimestre no ano passado, com o câmbio desvalorizado impactando a demanda.

De acordo com Daniel Pedreira Dorea, Diretor Econômico-Financeiro e de Relações com Investidores da Santos Brasil, "o terceiro trimestre de 2020 apresentou os primeiros sinais de uma recuperação mais consistente nos volumes movimentados e, também, no mix operado pela Santos Brasil. Desde o mês de julho, temos experimentado um crescimento mensal dos volumes, inclusive no Tecon Santos, o que nos faz crer que a fase mais aguda da crise e dos impactos da pandemia da COVID-19 tenham sido superados". Ainda, segundo Dorea, "a expectativa é que o pico sazonal, normalmente concentrado no terceiro trimestre, por causa da pandemia, desta vez deva ser estendido também aos meses de outubro e novembro, o que inspira maior confiança na retomada econômica".

A receita líquida consolidada da Santos Brasil somou R\$ 220,3 milhões no terceiro trimestre, queda de 11,9% quando comparada ao mesmo período em 2019. Além da retração nos volumes, ainda havia o reconhecimento da TUP (tarifa portuária) na receita do terceiro trimestre de 2019, o que distorce a comparação anual.

A companhia registrou Ebitda de R\$ 49,7 milhões no trimestre, 16,4% inferior ao período do ano anterior, com margem de 22,5%. Em base recorrente, o Ebitda foi de R\$ 46,5 milhões, com margem de 21,1%.

A empresa apurou prejuízo líquido de R\$ 5,5 milhões no terceiro trimestre, comparado ao lucro líquido de R\$ 7,7 milhões no terceiro trimestre de 2019.

O saldo de caixa e aplicações financeiras em 30/09/2020 somou R\$ 1.088,8 milhão, com caixa líquido de R\$ 655,0 milhões, que representou uma relação dívida líquida/Ebitda pró-forma (sem os efeitos do IFRS 16) dos últimos doze meses de -7,04x. O expressivo aumento da posição de caixa e aplicações financeiras no terceiro trimestre ocorreu devido à captação de aproximadamente R\$ 790 milhões no mercado de capitais, em setembro, por meio de oferta primária de ações (follow-on).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/11/2020*

## **ADM AMPLIA MOVIMENTAÇÃO DE GRÃOS PELOS PORTOS DE SANTOS E DE BARCARENA**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/11/2020 - 10:11*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201111-terminal-ponta-da-montanha-barcarena-adm.jpg>

Empresa registra recorde de embarques no Terminal de Grãos Ponta da Montanha, operado em conjunto com a Glencore

A ADM ampliou de forma expressiva, neste ano, o volume embarcado pelos seus dois principais terminais portuários, o do Porto de Santos (SP) e o Terminal de Grãos Ponta da Montanha (TGPM), em Barcarena (PA), bem como o volume movimentado pelos modais ferroviário e

hidroviário.

Por meio de Barcarena, a empresa embarcou, até setembro, cerca de 2 milhões de toneladas, superando todo o volume movimentado neste terminal em 2019, de 1,8 milhão, e a previsão é encerrar o ano com 4,1 milhões de toneladas embarcadas (soma de ADM + Glencore). O TGPM tem uma capacidade total de 6 milhões de toneladas, e é operado em parceria com a Glencore, cabendo a cada uma das empresas 50% da capacidade do terminal.

"Este já é o melhor ano de movimentação do nosso terminal no Porto de Barcarena, resultado tanto dos volumes recordes da safra como da melhoria das condições da BR-163", destaca Vitor Vinuesa, Head de Logística Latam da ADM, ao observar que outro fator favorável foi o aumento do volume transportado pelas hidrovias Porto Velho-Barcarena e Miritituba-Barcarena, que contribuiu para incrementar a movimentação de grãos pelo Arco Norte.

Já no Porto de Santos, o volume de embarques em 2020 deve passar de 6,6 milhões para 7,2 milhões de toneladas. Além do maior volume de grãos, o aumento dos embarques está associado aos investimentos realizados na ampliação e modernização deste terminal, cuja capacidade aumentou de 6 milhões para 8 milhões de toneladas, e ao maior volume transportado até o porto pela via ferroviária.

Esse bom desempenho também se deve à aquisição de uma nova moega ferroviária que duplicou a capacidade de descarga de grãos recebidos por este modal e deu mais agilidade à movimentação de grãos. Em abril, a empresa bateu inclusive um recorde histórico de embarques em Santos, com 762 mil toneladas no mês, número 9,5% acima do recorde anterior, de 699 mil toneladas, registrado em 2013. A previsão é de que o volume transportado por ferrovia cresça de 2,5 milhões para 3,2 milhões de toneladas, o que contribuirá também para evitar o aumento do número de caminhões circulando pelo Porto de Santos.

O investimento de R\$ 90 milhões na nova moega ferroviária complementa a primeira fase do Projeto Novos Ares, de modernização e ampliação de capacidade do terminal em Santos, no qual foram investidos outros R\$ 280 milhões. Este projeto permitiu ampliar a capacidade de armazenamento estático e de descarga, a velocidade de carregamento dos armazéns para os navios, com eficiência muito maior e um impacto muito positivo em termos ambientais, por conta dos equipamentos instalados que evitam a emissão de particulados durante a operação.

Por hidrovias, a previsão da ADM é transportar 2 milhões de toneladas em 2020, comparativamente a 1,57 milhão em 2019. Neste modal, a ADM conta com uma empresa própria, a Sartco, que opera no Brasil 3 rebocadores e 24 barcaças nas hidrovias Tietê-Paraná e Paraguai-Paraná, e por meio de parcerias no Arco Norte.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/11/2020*

## **SANTOS BRASIL MIRA LEILÕES DE TERMINAIS DE COMBUSTÍVEIS, SOJA E FERTILIZANTES**

A empresa acabou de levantar R\$ 790 milhões em uma oferta subsequente de ações  
*Por Taís Hirata, Valor — São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/FBaKFNOxMBnLHCHzQHe-NOaCf58=/0x0:1153x724/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/V/3/ipXCGmSQaQi3j8iBTofw/foto30emp-201-santos-b4.jpg](https://s2.glbimg.com/FBaKFNOxMBnLHCHzQHe-NOaCf58=/0x0:1153x724/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/V/3/ipXCGmSQaQi3j8iBTofw/foto30emp-201-santos-b4.jpg)

— Foto: Claudio Belli/Valor

A Santos Brasil, que acaba de levantar R\$ 790 milhões em uma oferta subsequente de ações, planeja participar de leilões de combustíveis, soja e fertilizantes, em uma tentativa de expandir e diversificar sua operação, hoje concentrada em contêineres, afirmou o presidente da companhia, Antonio Carlos Sepúlveda, em teleconferência com analistas nesta quarta-feira.

"Tem dois tipos de cargas no Brasil que têm apresentado crescimento acima do PIB e até da movimentação de contêineres: graneis líquidos, principalmente combustíveis, que têm muitos leilões em um futuro próximo, a partir do primeiro trimestre de 2021, estamos olhando todos. E outro tipo de carga é o binário soja-fertilizantes, que tem puxado o PIB brasileiro", afirmou presidente.

"Teremos o primeiro leilão no Porto de Aratu em dezembro, de um terminal para soja, e temos outros leilões que virão com essas cargas. Estamos estudando isso há mais de um ano, buscando parcerias, olhando no detalhe os projetos. Esses são os caminhos fora do contêiner", acrescentou Sepúlveda. Além disso, o executivo afirmou que a empresa planeja crescer na área de logística.

A Santos Brasil também teria interesse em participar de um leilão de desestatização do Porto de Santos, que está em estudo pelo governo federal no momento. "Temos interesse em olhar e participar, a depender do edital, acredito que seremos muito competitivos para participar dessa licitação. Conhecemos muito o Porto de Santos", afirmou Sepúlveda, ao ser questionado.

A desestatização do Porto de Santos está ainda em fase de estudos pelo governo federal, e ainda não está claro se a participação da Santos Brasil seria permitida, e em quais termos, uma vez que a empresa já é hoje um dos maiores operadores de terminais no porto.

Por outro lado, a Santos Brasil deverá entregar em novembro sua primeira proposta de renegociação de contrato com a Maersk, que é o principal cliente do terminal portuário da empresa em Santos. O acordo entre as empresas vence em março de 2021.

“É relação de muito tempo, que vem desde a Hamburg Süd [comprada pela Maersk]. Há uma convergência muito grande, porque hoje a Maersk tem 40% do volume da costa brasileira, e a Santos Brasil tem 25% da capacidade implantada na costa. A convergência é muito forte, estamos muito confiantes de que vamos conseguir reposicionar contrato com eles”, afirmou o presidente do grupo.

### **Fase aguda da pandemia**

A fase aguda da queda de movimentações provocada pela pandemia de covid-19 já ficou para trás nos terminais operados pela Santos Brasil, afirmou Daniel Dorea, diretor de relações com investidores da empresa.

***“Os desafios derivados da pandemia no Brasil e no mundo continuam, mas os sinais de recuperação nos deixam mais confiantes com 2021, em um contexto em que a Santos Brasil renegociará contratos importantes e avaliará oportunidades de crescimento no Brasil”, disse.***

A recuperação nos volumes movimentados tem sido sentida desde agosto, primeiro mês em que não houve cancelamentos de escalas de navios. Segundo Dorea, neste ano a temporada de pico nas movimentações teve um atraso, por conta da pandemia.

“Diferentemente de todos os exercícios anteriores, a ‘peak season’ será mais tardia. Menos concentrada no 3º trimestre e mais distribuída no 4º trimestre, nos meses de outubro e novembro. Deve ter tendência de recuperação, puxados por recuperação de estoques da indústria e varejo nas vendas de fim de ano”, afirmou.

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

**Data: 11/11/2020**