

## **VEÍCULO DE OBSERVAÇÃO SUBMARINA SERÁ LANÇADO EM SANTOS**

Embarcação conta com cabine que pode submergir enquanto a estrutura permanece acima da linha d'água

*Por Fernanda Balbino*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.124380:1603485485/Veiculo-de-Observac-o-Submarina-VOS.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=1821fdb&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.124380:1603485485/Veiculo-de-Observac-o-Submarina-VOS.jpg?f=2x1&$p$f=1821fdb&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Veículo de Observação Submarina (VOS) tem cabine que pode submergir com dois passageiros (Divulgação/Cpea)*

Observar a vida marinha, vistoriar obras e até mesmo partes submersas de embarcações e plataformas de petróleo. Estas são as principais utilidades do Veículo de Observação Submarina (VOS), totalmente construído no País. Ele conta com uma cabine que pode submergir enquanto outra parte da embarcação permanece acima da linha d'água. O primeiro exemplar será utilizado em projetos de monitoramento ambiental no Porto de Santos.

O VOS será lançado no próximo mês na Cidade, após três anos de projetos, um ano de fabricação e diversos testes em represas. Depois, o barco deve ser apresentado ao mercado internacional.

A embarcação é feita de alumínio, o que a torna leve e ágil. O VOS atinge cerca de 12 km/h em velocidade de cruzeiro e consome cerca de 9 litros de gasolina por hora de navegação.

O sistema de lastro e de movimentação hidráulica da cabine permitem a exploração de ambientes de águas límpidas em atividades de pesquisa, monitoramento e prestação de serviços em portos, hidrovias e plataformas, assim como para turismo e lazer. Porém, esta não é uma característica do estuário santista, que tem baixa visibilidade.

Primeiro modelo desenvolvido, o VOS-P, tem capacidade para dois passageiros em submersão na cabine. Outra pessoa pode ser transportada do lado de fora e, eventualmente, trocar de lugar com os observadores.

Trata-se de uma embarcação de 21 pés, o equivalente a 6,4 metros. A cabine não é pressurizada, mantendo permanente e fácil acesso à superfície, por meio de gaiuta. A embarcação conta com câmeras de vídeo em 360 graus. Ela pode ser conduzida por tripulante com carteira de arrais amador ou de categoria superior.

Segundo o engenheiro agrônomo Sérgio Pompeia, presidente da Consultoria, Planejamento e Estudos Ambientais (Cpea), a ideia de construir o VOS surgiu com a vontade de desenvolver um veículo mais versátil do que um submarino convencional ou do que barcos com fundo de vidro.

### **Patente**

“A ideia é inédita e já recebemos parecer técnico favorável no processo de patente”, destacou Pompéia. O trabalho contou com o apoio do engenheiro mecânico Caio Pompéia.

O plano prevê patentear a embarcação na comunidade europeia, nos Estados Unidos, na Austrália e na Coreia. Os dois primeiros utilizam barcos semelhantes para a prática esportiva, enquanto o país da Oceania tem grande demanda por exploração náutica. Já na Ásia, o foco são os concorrentes.

A embarcação foi fabricada pelo estaleiro V-CAT, que fica na capital. Além disso, o projeto contou com o apoio da Fundação Parque Tecnológico de Santos, do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), da Suzuki e da Arieltek. A última forneceu produtos eletrônicos náuticos.

### **Segurança**

Segundo o presidente da Cpea, a tecnologia utilizada no VOS faz com que ele não afunde. Isto porque foram projetados tubos de alumínio com vários compartimentos de ar, que garantem estabilidade para a embarcação. “Seria necessária uma força de três toneladas para afundar a cabine”, destacou Pompéia.

### **Versões**

Até agora, foram desenvolvidas três versões da VOS. Os preços partem de US\$ 46 mil, o equivalente a R\$ 252,8 mil, e podem chegar a US\$ 620 mil, cerca de R\$ 3,4 milhões, dependendo da quantidade de passageiros a ser transportada.

O VOS-P é a versão inicial. Ele é voltado para pesquisas, monitoramento e inspeções e tem capacidade para até três pessoas. Este é o modelo que será utilizado pela Cpea em Santos. O preço estimado é de US\$ 45 mil.

Já o VOS-C é voltado para atividades de lazer e recreio. Com 25 pés, cerca de 7,5 metros, ele pode transportar até cinco pessoas, enquanto duas podem submergir na cabine. Esta opção pode variar entre US\$ 88 mil e 98 mil, cerca de R\$ 494,9 mil e R\$ 551,2, respectivamente. e só é produzida sob encomenda.

A terceira versão é o VOS-T, voltado ao turismo náutico e de mergulho. Neste caso, a capacidade de transporte é de 24 pessoas. A embarcação mede 9 pés, o equivalente a 9 metros. E o preço varia entre US\$ 540 mil e 620 mil, R\$ 3 milhões e R\$ 3,4 milhões, respectivamente.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 26/10/2020*



## **PORTAL PORTO GENTE**

### **INOVAÇÕES QUE REVOLUCIONARAM O TRABALHO DO ENGENHEIRO CIVIL**

*Redação Portogente*

EnCivilAs principais tomadas de decisão que envolvem o desenvolvimento do projeto e o canteiro de obra são tomadas por engenheiros civis. A missão desses profissionais também é traçar estratégias que atendam aos objetivos, custos e prazos estabelecidos pelo cliente. Mas será que a trena, o CAD (desenho assistido por computador) e as planilhas são as melhores ferramentas para fazer um trabalho tão complexo?

Um levantamento feito pelo IPEA indicou que no Brasil, apesar de termos engenheiros em número suficiente, ainda lhes falta especialização. Para manter um bom posicionamento em um mercado tão competitivo, profissionais e empresas da área precisam investir em conhecimento técnico e novos equipamentos. Este, aliás, foi um ponto que a Kemp, empresa de projetos e gerenciamento de obra, percebeu antecipadamente. Ao compreender a capacidade de inovação de algumas ferramentas, a companhia decidiu investir pesadamente – e com pioneirismo em muitas áreas – em tecnologia.=

Além de tornar as escolhas mais assertivas – e com ganhos financeiros –, há tecnologias que antecipam os problemas e propõem soluções antes de o projeto sair do papel. Confira quais são estas novidades que podem potencializar o trabalho do engenheiro civil!

**BIM**

Utilizada para a criação de modelos virtuais precisos das obras ainda em fase de projeto, a metodologia BIM (Building Information Modeling) garante maior produtividade, minimiza erros, desperdício de material e reduz gastos em até 20%. Permite que os engenheiros trabalhem em um modelo central tridimensional. Uma espécie de canteiro de obra virtual, o projeto em BIM permite aos profissionais atuarem na modelagem e no gerenciamento de todas as etapas de uma obra.

Com o trabalho sendo executado de forma simultânea pelos membros da equipe e demais agentes envolvidos no projeto, a adoção do conceito BIM baseia-se na colaboração e na multidisciplinaridade. Na prática, o modelo permite a visualização dos processos, a evolução da obra e a sequência das diversas etapas, com análises e simulações muito mais dinâmicas do que os processos tradicionais em 2D.

### **Escaneamento a laser**

Com feixes de laser emitidos em 360°, o equipamento é capaz de medir distâncias entre a superfície e o aparelho. Pode ser usado no levantamento assim como na fase de execução de obra, para conferir o que foi feito e deixar o histórico de instalações, conhecido como AsBuilt, se for preciso.

Além de amenizar as falhas humanas, é possível fazer o acervo em fotos digitais do imóvel, onde podem ser obtidas quaisquer medidas com precisão, permitindo que a qualquer momento se confirmem ou obtenham informações. Diferentemente de outros aparatos mais antigos, o engenheiro não precisa se desgastar fisicamente para medir um amplo imóvel.

No processo de captação dos dados via laser também são obtidas fotos 360° de cada local, que ainda permitem que seja gerado um filme ou a integração com outros sistemas, como a realidade virtual. O escaneamento a laser é uma ferramenta poderosa, que possibilita reduzir custos e prazos, otimizar o trabalho e compartilhar o resultado com os clientes.

Sem necessariamente ter contato com a superfície, as informações coletadas pela ferramenta são transformadas em nítidas imagens 3D. A imagem final se assemelha ao “Google Earth” do imóvel, devido à grande precisão e a sua simulação perfeita das condições físicas do local. O resultado é em alta resolução, informa as dimensões e possibilita visualizar o ambiente como se o profissional estivesse caminhando por ele.

### **Software de gestão**

Uma construção envolve muitas pessoas, e manter equipes internas, externas e clientes atualizados é sempre um desafio. Além dessa gestão, o engenheiro também precisa desenvolver o planejamento, a logística e administrar prazos. No canteiro de obras, há vários dados que precisam ser coletados para controle. Ou seja, utilizar apenas uma planilha é inviável!

Atualmente, os softwares surpreendem com a alta capacidade de registro e processamento, que evitam desperdícios, ajudam a manter o planejamento de obras dentro do orçamento e preveem falhas. Na Kemp, os profissionais priorizaram o uso de uma plataforma online capaz de comportar todas as etapas das obras. Por isso, decidiram desenvolver o próprio software de gestão de engenharia, o Workemp.

Além de comportar o diário de obra online, a plataforma também possibilita aos residentes registrarem a vistoria, fiscalização, checagem, report fotográfico ou qualquer outra ação prevista. As informações ficam imediatamente disponíveis na plataforma e podem ser consultadas a qualquer momento por funcionários, clientes e até fornecedores.

### **Realidade aumentada**

Se você achava que os óculos de realidade aumentada eram uma exclusividade do universo do games, se enganou! Na construção civil, a Realidade Aumentada é utilizada na etapa de projeto, para tomar decisões técnicas e estéticas. Já na parte de execução serve para comparar o que foi projetado com o executado. A tecnologia possibilita o usuário caminhar pelo projeto arquitetônico e experimentar na prática, em um ambiente 3D, como será o resultado final da obra. Assim, o engenheiro consegue mostrar explicitamente cada detalhe do projeto ao cliente.

O principal objetivo é proporcionar uma experiência completa, e o holograma é essencial para saber se a obra está sendo executada conforme o projeto. Esse "tour virtual" permite que cliente participe das decisões ou eventuais mudanças. Se for uma loja, por exemplo, é possível entender na prática como ficarão as gôndolas cheias de produtos ou o espaçamento destinado à circulação de pessoas.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 26/10/2020*

## **PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE DEPENDE DE ESFORÇO GERAL**

*Assessoria de Comunicação*

*Para especialista em Direito Ambiental, Alessandro Azzoni, problema que se arrasta há anos depende de trabalho conjunto, mais atuação do MP e transparência nos TACs*

MeioAmbienteApós provocarem choque e indignação na sociedade por sua extensão e consequências, as queimadas na Amazônia e no Pantanal levaram as pessoas a se questionarem quais órgãos governamentais devem resolver o problema e punir os culpados. As cobranças foram direcionadas de imediato ao Governo Federal, mas, de acordo com a Constituição de 1988, também devem ser divididas com outras autoridades públicas, já que o problema não é de fácil solução e vem se arrastando há vários anos.

É o que explica Alessandro Azzoni, advogado e economista, especialista em Direito Ambiental. "A Constituição Federal trata de atribuições para todas as matérias do Direito. Para o Direito Ambiental, ela trouxe um capítulo único: o artigo 225, que impõe ao Poder Público e à coletividade o dever de defender e preservar o meio ambiente para a presente e as futuras gerações. Quando a lei coloca essa situação, ela não fala exclusivamente da União, mas de todos os entes federativos somados aos Ministérios Públicos Federal e Estadual como responsáveis pela proteção do meio ambiente", destaca. "A matéria ambiental interessa a todos nós, por isso o Poder Público deve manter grupos de atuação efetivos trabalhando em várias frentes e o Ministério Público tem que acompanhar, exigindo providências dos municípios, Estados e da União", completa.

### **Trâmite**

Depois das investigações pelos órgãos ambientais ligados aos entes federativos, e passado todo o inquérito policial e processo judicial, normalmente são estabelecidos Termos de Ajustamento de Conduta (TACs), em que os responsáveis pelos danos devem pagar multas ou realizar ações de compensações ambientais para recuperar os ilícitos causados ou, ao menos, minimizá-los. Entretanto, há um histórico de dificuldades para que os TACs sejam efetivamente cumpridos, de acordo com o especialista. "Várias áreas ambientais alvos desses processos eram ou são particulares e as ações contra os donos são demoradas por dificuldade em encontrá-los, por causa de terras envolvidas em partilhas e heranças etc. Desde os anos 2000 até hoje, muitos processos não resultaram em áreas recuperadas, não temos acesso aos TACs pactuados e não vemos os MPs fiscalizando e exigindo o cumprimento das obrigações", critica Azzoni.

Enquanto isso, as ações judiciais relativas ao tema se acumulam nos tribunais. "O MPF ajuizou mais de 1.400 ações civis públicas contra desmatamento irregular na região da Amazônia, entre 2017 e 2018, mas não sabemos os resultados desses processos, fora todo o custo jurídico dessa quantidade de ações para os cofres públicos", enfatiza. "Apontar um único culpado não resolve o problema. É necessário despolitizar a questão. As bases de discussão precisam ser ampliadas, envolvendo todos os responsáveis por fiscalizar, preservar e punir em caso de danos para melhor entendimento de como está o cenário da preservação ambiental", conclui o especialista.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 26/10/2020*

## **PLANEJAMENTO TEM QUE SER DENTRO DE UM ÚNICO PDZ E BASE AÉREA VIRAR TERMINAL**

*Editorial Portogente*

*Um plano de desenvolvimento implica uma estratégia para identificação de todas as oportunidades*

Debater as expectativas com o processo da desestatização em curso do Porto de Santos, no litoral paulista, bem como as sobreposições e a relevância dos poderes municipais e federais na área dos portos, foram os temas dos Webinars Semanais do Portogente (WSP), na quarta e quinta feiras, dias 20 e 21, com a participação de atores influentes no setor portuário.



[https://portogente.com.br/images/Dad\\_260UT2020.jpg](https://portogente.com.br/images/Dad_260UT2020.jpg)

*Foto: Triday Series.*

Por desrespeito histórico aos planos de desenvolvimento e zoneamento (PDZ) da cidade e do porto, ocorrem conflitos nos portos brasileiros, consequência do crescimento desordenado. Principalmente porque as prefeituras das cidades portuárias, de modo geral, não pensam o

porto suficientemente. Reciprocamente, essa situação é comum no planejamento viário do porto dissociado do urbano da região e limitado à poligonal.

De início, é imperioso o entendimento do PDZ como a organização espacial do uso do solo pelo porto com o objetivo de otimizar a sua utilização. Sob a ótica da busca de resultados, é um instrumento para promover produtividade. Isso explica a razão do planejamento dos grandes portos em grandes cidades, como Nova Iorque, organizarem também os fluxos urbanos.

Daí a oportunidade da proposta, com ineditismo, do Prof. Dr. Eng<sup>o</sup> Nicolau D. F. Gualda, professor titular sênior e coordenador do Laboratório de Planejamento de Transporte da Escola Politécnica da USP, para o porto permutar para seu uso a Base Aérea de Santos, encravada na zona de expansão portuária e sem potencial aéreo. A pista curta para aviões tem a sua extensão limitada pela Serra do Mar e pelo Morro do Maluf, no Guarujá. Uma estratégia inteligente para expansão do PDZ do porto.

Os acessos ao porto são determinantes da sua produtividade e do desenvolvimento da sua região. No caso do Porto de Santos é prioritário o estabelecimento de um pacto com as prefeituras das cidades vizinhas, de Santos, Guarujá, Cubatão e São Vicente para incorporarem nos seus PDZ o do porto. Uma missão para a sua comunidade portuária.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 26/10/2020*

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### OPERAÇÃO APREENDE MAIS DE 146 MIL TONELADAS DE MANGANÊS NO PARÁ

Com objetivo reprimir crimes ambientais, tráfico de drogas e contrabando na fronteira, a Operação Ágata Norte apreendeu mais de 146 mil toneladas de manganês e destruiu 3 mil pés de maconha no Pará, segundo o Ministério da Defesa. Ao menos duas pessoas também foram presas em flagrante durante ação na área portuária em Barcarena, na Grande Belém, por falta de documentos que comprovassem origem lícita do minério.

A Ágata Norte foi realizada entre a última quinta-feira, 22, e este domingo, 25, e contou com ação conjunta de mais de 100 fuzileiros navais, 33 policiais federais, além de auditores da Receita Federal e fiscais do Ibama e da Agência Nacional de Mineração (ANM). A operação mirou, ainda, a fiscalização em rios e portos.

Segundo o governo federal, 186 contêineres com manganês ilegal foram apreendido no sábado, 24, no Porto de Vila do Conde, em Barcarena, e seriam exportados para a China. “Todo o minério apreendido era de origem ilegal, extraídos no Pará e vendidos com notas fiscais ‘esquentadas’ por empresas que possuem títulos autorizativos de lavra”, diz a nota da Defesa.

“O minério de manganês é considerado material essencial na fabricação de ligas metálicas, combinado especialmente com o ferro na produção de aço”, afirma o comunicado. “Esta foi a maior apreensão já realizada no Estado.”

Por sua vez, as plantações de maconha foram localizadas no domingo, em área ribeirinha da zona rural de Ipixuna do Pará, a 255 quilômetros de Belém. Os pés incinerados equivalem a uma tonelada da droga. Os criminosos conseguiram fugir.

Na operação, foram utilizadas aeronaves do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte e da Esquadra em sobrevoos e transportes de agentes da PF. Cães farejadores da Marinha também trabalharam nas áreas portuárias à procura de drogas, armas e explosivos, além da escolta dos presos. O navio Iguatemi serviu, ainda, de apoio logístico na operação.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 26/10/2020*

## **OCDE DEFENDE QUE LEILÃO DO 5G NO BRASIL GARANTA MERCADO COMPETITIVO**

O secretário-geral da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), Angel Gurría, defendeu que o leilão para construção da rede de telecomunicações 5G seja feito de forma a garantir um mercado competitivo no Brasil. Gurría participa de cerimônia virtual de apresentação dos relatórios “A Caminho da Era Digital no Brasil” e “Telecomunicações e Radiodifusão no Brasil”, elaborados pela OCDE. “É importante organizar cuidadosamente leilão de 5G para que ele garanta mercado competitivo”, afirmou Gurría.

O governo do presidente Jair Bolsonaro vem sofrendo pressão por parte dos Estados Unidos para vetar a participação da empresa chinesa Huawei do leilão de 5G. Na semana passada, uma delegação norte-americana visitou o Brasil, acusou os chineses de acessar dados sigilosos transmitidos por equipamentos de telecomunicação e ofereceu financiamento para o Brasil escolher “outras alternativas”.

No relatório, a OCDE defende que o leilão garanta um mercado competitivo, especialmente considerando a legislação aprovada em 2019 que permite a renovação sucessiva das licenças de espectro.

“Como o próximo leilão do 5G no Brasil é considerado o maior leilão de espectro 5G de todos os tempos, as partes interessadas estão observando o projeto do leilão com muita atenção. Como os leilões de espectro estão entre as principais ferramentas usadas pelos países a fim de promover a concorrência nos mercados móveis, a Anatel deve observá-los de perto, e analisar os efeitos deste novo arranjo na entrada de novos atores no mercado móvel brasileiro”, afirma o texto.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 26/10/2020*

## **ORÇAMENTO PARADO TRAVA CABOTAGEM NA CÂMARA**

O projeto que facilita a navegação comercial da costa brasileira, conhecido como BR do Mar, só deve deslançar na Câmara quando a briga pela presidência da Comissão Mista de Orçamento (CMO) estiver resolvida. A avaliação é do deputado João Carlos Gurgel (PSL-SP), escolhido para relatar a medida que tem como objetivo aumentar o volume de cargas da chamada navegação de cabotagem, entre portos ou pontos da costa de um mesmo país.

Apesar de uma sessão plenária ter sido marcada para a próxima terça-feira, a disputa pela CMO já atrasou a previsão do governo, que queria avançar na apreciação do BR do Mar nesta semana.

Além disso, não há garantias de que o imbróglio envolvendo a comissão do Orçamento esteja resolvida até a próxima sessão.

“Nós temos ainda aqui o problema da CMO, que está travando a pauta da Câmara. Terá sessão na terça-feira. Se já estiver instaurada a CMO, a sessão vai a frente”, diz Gurgel.

Enquanto a solução não vem, o deputado aproveita o tempo para se inteirar do projeto e ouvir os setores, já que recebeu o relatório do texto somente no último dia 16. A nomeação chegou dois meses depois de a proposta chegar ao Congresso, enviada pelo governo em regime de urgência constitucional para ser votado em 45 dias, prazo já estourado.

“Eu vou apresentar tão logo sinta segurança de que o trabalho está feito de forma correta. Se ele for motivo de trancar pauta, não vou deixar o País parado por causa dele, essa é minha posição. A hora que destravar (a CMO), eu coloco o projeto para ser discutido e votado”, afirma Gurgel.

Entre os pilares do projeto estão as regras mais flexíveis para afretamento de embarcações estrangeiras para uso na cabotagem. Com isso, o Executivo espera aumentar a frota e impulsionar a participação do modal no transporte de cargas. O relator, por sua vez, já avisa que seu parecer fará ajustes no texto do governo, que recebeu 83 emendas de deputados.

### **Fretes**

Sem adiantar quais alterações trará em seu parecer, o deputado afirma que um dos pontos discutidos com o governo é sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRRM). Diversas emendas sugerem a redução ou a isenção do frete para navegação de longo curso. O pleito vem principalmente do agronegócio, já que a alíquota de 25% tem peso significativo no preço de fertilizantes.

“O que posso te adiantar é que estamos buscando um meio termo, ajuste que contemple (o Ministério da) Economia e contemple a Infraestrutura. São várias coisas que estamos discutindo, prazo, alíquota”, afirma o deputado.

Gurgel, que era sargento da Polícia Militar, também ressalta ter vontade de incluir no seu parecer uma regulamentação sobre a competência de fiscalização no transporte de cabotagem.

“Eu queria já nesse projeto regular a atuação da segurança pública. Vai gerar um novo mercado, uma nova BR. E a competência não está muito clara. É competência da Marinha? É. É competência da PF? É”, comenta o deputado, que já se vê praticamente vencido na discussão. “Há um consenso de não querer misturar. Talvez eu não vá fazer o que eu gostaria que fosse, para não prejudicar o projeto, mas talvez apresente projeto em separado sobre essa questão”, diz ele.

A medida, enviada pelo governo em agosto, tem como objetivo aumentar o volume de cargas da navegação de cabotagem. O governo espera ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 26/10/2020*



**EXTRA ONLINE**

**PREÇOS DO PETRÓLEO CAEM 3% COM NOVO AVANÇO DA COVID-19 E RETOMADA DE OFERTA DA LÍBIA**

*Por Stephanie Kelly*

NOVA YORK (Reuters) - Os preços do petróleo recuaram mais de 3% nesta segunda-feira, ampliando as perdas registradas na semana passada, diante da alta contínua no número de casos

de coronavírus nos Estados Unidos e Europa e dos temores de sobreoferta causados pelo aumento da produção de petróleo na Líbia.

No sábado, os EUA registraram a maior contagem de novos casos de coronavírus em dois dias até este momento da pandemia, enquanto o número diário de infecções na França atingiu um recorde de mais de 50 mil no domingo. Itália e Espanha impuseram novas restrições para conter o vírus.

"É uma segunda-feira sombria no mercado de petróleo", disse Bjornar Tonhaugen, diretor de Mercados de Petróleo da Rystad Energy. "Nós alertávamos há bastante tempo que uma 'segunda onda' de medidas rígidas de restrições contra o coronavírus poderia ser imposta, e agora isso está acontecendo de verdade."

O petróleo Brent fechou em queda de 1,31 dólar, ou 3,1%, a 40,46 dólares por barril. O petróleo dos EUA (WTI) recuou 1,29 dólar, ou 3,2%, para 38,56 dólares o barril. Ambos os contratos cederam cerca de 2,5% na semana passada.

Além disso, a National Oil Corp (NOC), da Líbia, encerrou nesta segunda-feira a força maior do restante das instalações que ficaram fechadas por oito meses em meio a um bloqueio de forças do leste às exportações de petróleo do país.

"A última coisa que o mercado precisa neste momento é de mais oferta", afirmou Warren Patterson, chefe de estratégias em commodities do ING.

(Reportagem de Stephanie Kelly, em Nova York, com reportagem adicional de Bozorgmehr Sharafedin, em Londres, e Aaron Sheldrick, em Tóquio)

*Fonte : Extra Online*

*Data : 26/10/2020*

## **EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR DO BRASIL CAMINHA PARA SUPERAR 4 MI T EM OUTUBRO, UM NOVO RECORDE**

*Por Roberto Samora*

SÃO PAULO (Reuters) - A exportação de açúcar do Brasil somou 202,3 mil toneladas na média diária até a quarta semana do mês, mais que o dobro das 87,17 mil toneladas/dia de outubro de 2019, e caminha para superar 4 milhões de toneladas, o que seria um novo recorde mensal,

No acumulado do mês até a quarta semana (16 dias úteis), as exportações da commodity somaram 3,2 milhões de toneladas.

Até o momento, o maior volume já embarcado pelo país em um mês foi de 3,93 milhões de toneladas, em outubro de 2012, de acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

As exportações de açúcar do Brasil, maior exportador global da commodity, têm sido beneficiadas pela maior produção nacional, menor oferta em importantes países concorrentes e um câmbio favorável a embarques, segundo especialistas.

(Com reportagem adicional de Gabriel Araujo)

*Fonte : Extra Online*

*Data : 26/10/2020*

## **ARCELORMITTAL RELIGA ALTO-FORNO NO ES**

*Por Alberto Alerigi Jr.*

SÃO PAULO (Reuters) - A ArcelorMittal informou nesta segunda-feira o religamento do alto-forno 3 da usina de Tubarão, no Espírito Santo, ampliando a capacidade produtiva da unidade em 2,8 milhões de toneladas por ano.

O alto-forno 3 estava paralisado desde abril, quando a companhia, junto com todo o setor siderúrgico brasileiro, fizeram cortes acentuados de capacidade em meio às incertezas geradas pelas medidas de quarentena contra o coronavírus.

O "religamento representa uma decisão estratégica diante da aparente tendência de recuperação do setor", afirmou a companhia em comunicado à imprensa. A empresa acrescentou que espera que o equipamento retorne aos níveis de produção anteriores à parada em cerca de um mês.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 26/10/2020*

## **MINÉRIO DE FERRO ATINGE MÍNIMA DE 4 SEMANAS COM AUMENTO DOS ESTOQUES NA CHINA**

*Por Enrico Dela Cruz*

MANILA (Reuters) - Os contratos futuros do minério de ferro atingiram uma mínima de quatro semanas nesta segunda-feira, com os estoques portuários da China atingindo seu nível mais alto desde fevereiro, em meio a preocupações com a demanda pela matéria-prima.

O contrato de minério de ferro mais negociado na bolsa de Dalian fechou em queda de 3,3%, a 760,50 iuanes (113,72 dólares) a tonelada.

O produto caiu 3,8% no início da sessão, para seu nível mais baixo desde 25 de setembro.

O minério de ferro importado estocado nos principais portos da China aumentou pela quinta semana consecutiva, para 127,8 milhões de toneladas, em 23 de outubro, com base em dados da consultoria SteelHome.

"O forte crescimento da produção de aço nos últimos meses também levantou preocupações sobre uma retração de curto prazo na produção das siderúrgicas, já que as margens estão sob pressão", disse Daniel Hynes, estrategista sênior de commodities da ANZ.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 26/10/2020*

## **PETROBRAS REDUZ GASOLINA PELA 2ª VEZ NO MÊS; DIESEL TEM 1ª QUEDA DESDE SETEMBRO**

*Por Rodrigo Viga Gaier e Gabriel Araujo*

RIO DE JANEIRO/SÃO PAULO (Reuters) - A Petrobras informou nesta segunda-feira redução do preço médio do diesel em 4% nas refinarias, enquanto a cotação da gasolina cairá 5%, a partir de terça-feira, de acordo com a assessoria de imprensa da companhia.

Para a gasolina, esta é a segunda redução praticada em outubro, após queda de 4% anunciada no último dia 15.

Em relação ao diesel, o movimento é a primeira queda desde o início de setembro --desde então, a Petrobras havia elevado o preço do combustível mais consumido do Brasil em duas oportunidades.

Com a redução, o preço médio do diesel nas refinarias da estatal passa a ser de 1,5696 real por litro, de acordo com dados da Petrobras compilados pela Reuters, enquanto o valor médio da gasolina recua para 1,6543 real por litro.

No acumulado de 2020, a cotação do diesel apura queda de 33%. Mas nas mínimas do ano, vistas entre o final de abril e meados de maio, diante dos impactos causados pela pandemia de coronavírus, o combustível custou cerca de 1,30 real por litro.

Já o preço da gasolina acumula queda de 13,7% no ano, mas opera distante das mínimas registradas em meados de abril, quando --também em meio às medidas restritivas provocadas pela pandemia-- o litro chegou a custar menos de 1 real.

A Petrobras defende que sua fórmula de preços tem como base a chamada paridade de importação, que leva em conta os preços do petróleo no mercado internacional e o câmbio, entre outros fatores.

Nesta segunda-feira, o petróleo Brent recuava 1,36 dólar, ou 3,26%, a 40,41 dólares por barril, às 13:59 (horário de Brasília), após cederem 2,7% no acumulado da semana passada. As cotações da commodity têm sido pressionadas por uma segunda onda de casos de coronavírus nos Estados Unidos e Europa, o que gera temores em relação à demanda, e por um aumento de produção na Líbia.

Já o dólar era negociado em leve alta nesta segunda, em torno de 5,63 reais, depois de recuar 0,24% na semana passada.

O repasse dos reajustes dos combustíveis 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 : 26/10/2020*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **BRASIL AMPLIA EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO PARA A CHINA**

*Por epbr - 26 de outubro de 2020 - Em Newsletter Comece seu Dia*

*Editada por Gustavo Gaudarde  
gustavo.gaudarde@epbr.com.br*

#### **em jogo**

O Brasil se tornou o terceiro maior fornecedor de petróleo bruto da China, em setembro, segundo dados de importação do país. Volume chegou a 4,49 milhões de toneladas, ante 2,96 milhões de toneladas um ano antes, alta de mais de 51%. No acumulado do ano, as vendas para China estão 16% maiores, de acordo com dados compilados pela Reuters

— As refinarias da China elevaram as compras de petróleo, incluindo a formação de estoques, em meio à queda nos preços da commodity este ano e retomada das atividades internas, após a contenção da covid-19 no país.

O preço do petróleo segue em queda, com a antecipação de um aumento de oferta na Líbia, onde a produção atingirá 1 milhão de barris diários em quatro semanas, e preocupações com a demanda por causa do aumento de casos de covid-19 nos EUA e Europa.

— Nesta segunda, o Brent caía 2,37%, a US\$ 40,78 o barril, na ICE, em Londres, enquanto o WTI recuava 2,53%, a US\$ 38,84 o barril.

Votação do BR do Mar tem sido prejudicada pela disputa pela presidência da Comissão Mista de Orçamento (CMO), na avaliação é do deputado João Carlos Gurgel (PSL-SP), relator do projeto de incentivo à cabotagem

— “Nós temos ainda aqui o problema da CMO, que está travando a pauta da Câmara. Terá sessão na terça-feira (27). Se já estiver instaurada a CMO, a sessão vai a frente”, diz Gurgel ao Estadão.

A parte do litoral fluminense da Bacia de Campos teve uma queda de 45% nos volumes de petróleo produzido nos últimos dez anos. É o que aponta um estudo feito pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) a pedido do Sindicato dos Petroleiros do Norte Fluminense (SindipetroNF) e da Federação Única dos Petroleiros (FUP).

— Segundo o levantamento, hoje a Petrobras opera 21 plataformas na parte fluminense da Bacia de Campos. Juntas, elas produzem uma média diária de 659,4 mil barris de óleo equivalente por dia (boe/d). Em 2010, essas mesmas plataformas produziam 1,2 milhão de boe/d. De 2010 a maio de 2020, a companhia deixou de operar 38 plataformas na bacia. Broadcast/Agência Estado

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) reviu para baixo sua previsão de aumento de carga em outubro, na comparação com igual mês de 2019. A nova projeção do órgão considera que a carga deverá avançar 3,3% – na semana anterior, a alta prevista era de 4,7%.

— A alta deve ser puxada pela região Sul, com carga estimada em 6,7%, seguida pelo Norte, com aumento de 5,9%. O Nordeste avança 4,3%, enquanto o Sudeste/Centro-Oeste terá a menor alta entre os subsistemas, com 1,7%. Reuters

O Cade aprovou, sem restrições, a venda da Biopalma, produtora e comercializadora de óleo de palma, da mineradora Vale, para a Brasil Bio Fuels (BBF), cujo valor não foi revelado. O negócio, porém, está sendo contestado na Justiça pela Marborges Agroindústria, que estava interessada na Biopalma e considerou que houve “falta de transparência e tratamento isonômico” na negociação. Reuters

O Centro de Tecnologia Canavieira (CTC) fez o registro para uma oferta inicial de ações (IPO). A companhia, que se apresenta como líder mundial em melhoramento genético e biotecnologia para cultura da cana-de-açúcar, contratou Morgan Stanley, JPMorgan e BTG Pactual para liderar a transação.

— Segundo o prospecto preliminar da oferta, o CTC teve receita líquida de R\$ 152,7 milhões nos primeiros nove meses de 2020, alta de 32,6% ante igual período de 2019. Além de buscar dinheiro para novos projetos, a operação servirá para acionistas venderem sua participação no CTC. Entre os principais sócios, estão Copersucar, Raízen, São Martinho e BNDESPar, braço de participações do BNDES. Reuters

A Jalles Machado também prepara a abertura de capital na bolsa. Produtora de açúcar e etanol, pretende levantar R\$ 1 bilhão com IPO. Valor

O 76º Leilão de Biodiesel da ANP negociou 1.105.300.000 de litros de biodiesel para atendimento à mistura obrigatória ao diesel de origem fóssil. A licitação se destinou ao abastecimento do mercado no período de 1º de novembro a 31 de dezembro, período em que o percentual obrigatório passará de 12% para 11%, segundo decisão da agência.

— O preço médio de negociação foi de R\$ 5,552/litro, sem considerar a margem da adquirente, e o valor total atingiu R\$ 6,14 bilhões, com deságio médio de 3,42% sobre a média ponderada dos “Preços Máximos de Referência” regionais (R\$ 5,748/l). ANP

O BNDES aprovou financiamento para dois projetos solares fotovoltaicos somando R\$ 1,1 bilhão. As plantas, localizadas nos municípios de Oliveira de Brejinhos, na Bahia, e Araxá, em Minas Gerais, totalizam 505 MW de potência instalada, e suas construções devem gerar 3,4 mil postos de trabalho. epbr

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 26/10/2020*

## **BID VAI FINANCIAR USINA SOLAR DA ATLAS RENEWABLE ENERGY NA BAHIA**

*Por Guilherme Serodio - 26 de outubro de 2020 - Em Solar, Transição energética*

O BID Invest, braço de investimentos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), vai destinar US\$ 67 milhões para financiar a construção da usina solar fotovoltaica Jacarandá, da

Atlas Renewable Energy, no município de Juazeiro, na Bahia. Esta é a primeira vez que um projeto solar nacional é totalmente financiado em dólares.

A usina vai gerar 440 GWh por ano, o equivalente ao consumo de energia de uma cidade de 750 mil habitantes.

O financiamento envolveu os fundos Clean Technology Fund e Canadian Climate Fund for the Private Sector in the Americas – Phase II, ambos administrados pelo BID Invest. O DNB Bank ASA, da Noruega, também participa do financiamento com parte dos recursos não detalhada.

### **Energia contratada**

Em julho a Atlas Renewable Energy anunciou ter assegurado um PPA (contrato de energia solar em larga escala) de 15 anos com a DOW para a compra da energia produzida pela nova usina. O fornecimento de energia limpa 24 horas será garantido pela Atlas através de uma parceria para a troca de energia entre a usina de Jacarandá e outros fornecedores de energia renovável da região.

A entrada em operação da usina vai evitar a emissão de cerca de 35 mil toneladas de CO2 ao ano com base no Protocolo GHG (Green House Gases), segundo a empresa. O projeto também está incluído no Green Finance Framework, um compromisso voluntário da empresa de desenvolver projetos que envolvam preservação ambiental com altos padrões também de engajamento social.

A Atlas afirma que vai privilegiar contratação de mão de obra feminina local para a operação da usina e também diz estar mobilizando seus fornecedores para que deem espaço para afrodescendentes e minorias para trabalhar nas suas linhas de produção.

A Atlas Renewable Energy possui atualmente quatro usinas em operação no Brasil: São Pedro (67 MWp), Sertão Solar Barreiras (117 MWp) e Juazeiro (167MWp), todas na Bahia, e a usina Sol do Futuro (81 MWp), no Ceará.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 26/10/2020*



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

## **PETROBRAS REAJUSTA PREÇOS DA GASOLINA DE 4% E DE 5% NO DIESEL A PARTIR DESTE SÁBADO**

Estatal diz que suas tarifas 'têm influência bastante limitada sobre os preços percebidos pelos consumidores finais'

*Por Ramona Ordoñez*

RIO - A partir deste sábado a Petrobras vai aumentar em 4% os preços da gasolina e em 5% os preços do diesel a partir deste sábado em suas refinarias, às vésperas do feriado prolongado de 12 outubro.

O anúncio ocorre no mesmo dia em que o IBGE anunciou que os preços dos combustíveis e dos alimentos foram os que mais pressionaram a inflação medida pelo IPCA em setembro, fechando com alta de 0,64%, maior índice para o mês desde 2003.

Em nota, a Petrobras destacou que suas tarifas, associados às internacionais do petróleo e ao câmbio, "têm influência bastante limitada sobre os preços percebidos pelos consumidores finais".

Em relação ao diesel, a companhia informou que desde janeiro os preços de venda do combustível nas refinarias acumulam uma queda de 24,3%. Já a gasolina vendida pela estatal às distribuidoras acumula uma redução 5,3%.

Para tentar mostrar que não é a vilã do aumento da inflação em setembro, a Petrobras informou ainda que entre os meses de junho e agosto a parcela que detém do preço total de venda da gasolina aos consumidores representou 30%.

Já no diesel a parcela da companhia é de 49% do preço total de venda aos consumidores.

A Petrobras destacou ainda que como os preços dos combustíveis são livres no país, as altas ou reduções de preços feitos pela companhia em suas refinarias podem não refletir necessariamente nos preços finais aos consumidores. "Como a legislação brasileira garante liberdade de preços no mercado de combustíveis e derivados, a mudança no preço final dependerá de repasses feitos por outros integrantes da cadeia de combustíveis", ressaltou a estatal.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/10/2020*

## **AZUL ANUNCIA CAPTAÇÃO DE R\$ 1,6 BILHÃO NO MERCADO PARA CAPITAL DE GIRO**

Companhia aérea vai lançar debêntures conversíveis em ações, informou aérea em comunicado  
*O Globo*

SÃO PAULO - Em mais um movimento de empresas na busca por recursos no mercado de capitais, a companhia aérea Azul pediu registro na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para a oferta de R\$ 1,6 bilhão em debêntures conversíveis em ações preferenciais.

A empresa divulgou fato relevante nesta segunda-feira comunicando ao mercado a decisão. As ações preferenciais da empresa recuam mais de 3% na B3.

Segundo a empresa, os recursos serão utilizados para capital de giro, expansão da atividade logística e outras oportunidades estratégicas, afirmou a companhia aérea. O setor aéreo foi um dos mais afetados pela pandemia.

Em julho, a Azul demitiu cerca de 500 funcionários com a queda do movimento. A companhia tem 14 mil funcionários no total. O governo promete um socorro de cerca de US\$ 2 bilhões a cada companhia aérea, via BNDES, mas os recursos ainda não foram liberados.

No comunicado, a companhia afirmou que assinou acordo de investimento com a Knighthead Capital Management e a Certares Management que comprometeram-se a comprar debêntures correspondentes a, no mínimo, US\$ 300 milhões e, no máximo, US\$ 325 milhões.

A Knighthead Capital Management e a Certares Management representam investidores e fundos de investimento e vão atuar como âncoras na emissão.

As debêntures têm prazo de vencimento de cinco anos após a emissão, são denominadas em reais e indexadas ao dólar americano. Os juros serão de 7,5% no primeiro ano, e de 6% de juros remuneratórios nos demais anos, a serem pagos semestralmente em espécie.

As debêntures são resgatáveis, total ou parcialmente, em espécie pela Azul a qualquer tempo, após 36 meses, e serão afiançadas pela Azul e sua principal subsidiária operacional, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

Nesta segunda, a empresa de moda esportiva Track&Field concluiu a sua oferta pública inicial (IPO) de ações na Bolsa. A empresa captou R\$ 522 milhões com seus papéis. Até agora, 22 empresas abriram capital na Bolsa em busca de recursos para expansão ou pagamento de dívidas.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/10/2020*

## ENERGIA RENOVÁVEL ATRAI NOVATAS E DEVE RECEBER R\$ 70 BI EM INVESTIMENTOS EM DEZ ANOS

Preocupação ambiental e queda nos custos acirra disputa entre gigantes e estreantes na geração solar, eólica e de outras fontes limpas

Por Bruno Rosa



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24711147-5e2-c38/FT1086A/652/x90170760\\_EC-23-10-2020-Enelatuacao-em-geracao-renovavelPARQUE-SOLAR-SAO-GONCALO.jpg.pagespeed.ic.cqQRFLssDP.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24711147-5e2-c38/FT1086A/652/x90170760_EC-23-10-2020-Enelatuacao-em-geracao-renovavelPARQUE-SOLAR-SAO-GONCALO.jpg.pagespeed.ic.cqQRFLssDP.jpg)

pg

*Parque solar da Enel em São Gonçalo do Gurgueia, no Piauí: grupo está construindo projeto de energia renovável que será conectado ao Sistema Interligado Nacional Foto: Divulgação*

RIO - O avanço das fontes renováveis no Brasil tem acirrado a disputa entre novatos e gigantes do setor de energia. Apesar da pandemia, que levou a uma queda no consumo de eletricidade neste ano, projetos solares, eólicos e de biomassa entraram de vez na agenda de investimentos das companhias, já de olho em um aumento futuro da demanda.

Segundo a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), o segmento vai receber investimentos de R\$ 50 bilhões a R\$ 70 bilhões com a criação de parques renováveis próximos aos grandes centros de consumo nos próximos dez anos.

A maior preocupação com a agenda ambiental, a instabilidade dos preços da conta de luz e a queda de até 60% nos custos das energias solar e eólica desde 2015 impulsionam novos projetos.

Essa junção de fatores injeta ânimo em um novo perfil de empresa que se consolida no setor. O Grupo Gera, criado em 2016, já tem oito usinas com capacidade de geração de 10 megawatts.

E agora planeja investir R\$ 200 milhões para ampliar sua capacidade para 55 megawatts até o fim de 2021. Um megawatt atende cerca de 300 casas, estimam especialistas. Na carteira da Gera há clientes como Vivo, Lojas Americanas e Ambev.

Segundo Ramon Oliveira, presidente do grupo, já estão em construção no Rio projetos de biogás e solar, que ficarão prontos em julho do ano que vem:

— Há projetos em todo o Brasil. Também temos planos na energia eólica. A pandemia reduziu o consumo, mas já está normalizando, e as empresas buscam mais eficiência.

### Alta para o verão

A francesa GreenYellow também só cresce desde que iniciou suas atividades no Brasil, em 2014. Com usinas entre o Paraná e o Piauí, a meta da empresa, com clientes como Magalu, Oi e Claro, é ampliar sua capacidade de 30 megawatts para 130 megawatts até 2022 e levantar R\$ 500 milhões em investimentos, como usinas solares no Estado do Rio.

— O pior lugar do Brasil é o melhor da Alemanha em geração solar. O setor cresce com projetos em diferentes tamanhos, desde usinas até telhados solares — disse Pierre Yves Mourgue, diretor-presidente da empresa.

Segundo Guilherme Susteras, presidente da Sun Mobi, o consumo já está reagindo com a abertura da economia. Ele ressalta a expectativa positiva para o verão, por causa do home office.

A empresa pretende aumentar sua capacidade de geração em dez vezes até o fim de 2021 e prevê investimentos de R\$ 56 milhões:

— A demanda por projetos eficientes é crescente porque a tarifa elétrica no Brasil sofre com a instabilidade. Este ano não sobe porque teve a Covid.

**“A energia renovável está cada vez mais competitiva. Há muito potencial no Brasil, e o crescimento vai depender do aumento da demanda ”**

**ROBERTA BONOMI**  
**Responsável pela Enel Green Power**

A consultoria Safira acaba de colocar sua primeira usina solar, em Minas Gerais, em operação. A meta é investir R\$ 300 milhões e aumentar o parque solar em dez vezes, em dois anos, para atender pessoas físicas.

— A energia produzida pelas usinas solares é injetada na rede elétrica da concessionária, gerando créditos que viram descontos na conta dos clientes — explica Mikio Kawai, diretor da Safira.

Lucas Araripe, presidente da Casa dos Ventos, destaca o avanço da venda de energia renovável no mercado livre, o que permite um ambiente mais competitivo, uma vez que as companhias podem optar por projetos mais baratos.

Ele cita como exemplos os casos da Anglo American e da Vulcabras, que já compraram a energia de projetos que só ficarão prontos em 2023:

— Temos em carteira um volume de projetos renováveis que soma dez vezes o que temos hoje.

Já o Grupo Enel tem em construção no Piauí um parque solar e eólico que, quando pronto, será conectado ao Sistema Interligado Nacional, que reúne empresas de produção e transmissão de energia elétrica no país.

Além disso, a companhia amplia a construção de projetos menores para atender empresas. A Enel Green Power é a maior geradora de energia solar e eólica do país, com cerca de 845 MW de capacidade instalada de solar em operação.

— A energia renovável está cada vez mais competitiva. Há muito potencial no Brasil, e o crescimento vai depender do aumento da demanda. Não faz mais sentido construir termoelétricas — diz Roberta Bonomi, responsável pela Enel Green Power no Brasil.

Caminho semelhante é feito pela europeia EDP Renováveis, que investe em diversos projetos. Com capacidade de 330 megawatts, a empresa vai quadruplicar sua atual capacidade.

Isso vai tornar o Brasil o terceiro maior mercado no mundo para a companhia, atrás dos Estados Unidos e da Espanha.

— Será um salto enorme. Claro que, com a pandemia, as empresas gastam mais tempo analisando os projetos. Mas a tendência é de crescimento, e os preços menores vistos nos últimos anos são algo muito positivo — comentou Duarte Bello, diretor de Operação para Europa e Brasil da empresa.

Um exemplo é a parceria da companhia de shoppings Multiplan com a EDP. Um complexo solar abastece 100% do Village Mall, na Zona Oeste do Rio, o que permitiu a redução de 49% no custo de energia em um ano, uma economia de R\$ 5,9 milhões.

### **Caminho sem volta**

Para Thiago Barral, presidente da EPE, as fontes renováveis serão o carro-chefe da próxima década, com o avanço de projetos de diferentes portes no ambiente regulado e no mercado livre, influenciado pela redução dos preços:

— As fontes renováveis têm um papel de complementar o nosso sistema, em paralelo com as hidrelétricas e as térmicas a gás, que, com o seu barateamento, tendem a ter maior uso no setor industrial.

A Voltalia planeja investir R\$ 2,5 bilhões até 2023, aumentando sua capacidade eólica de 600 megawatts para 1,6 gigawatts em 2022. Robert Klein, presidente da empresa, destaca a necessidade de criação de usinas híbridas, com solar e eólica juntas:

— O crescimento é um caminho sem volta, mas o avanço vai depender da retomada econômica e de mudanças regulatórias.

O setor atrai inclusive o segmento financeiro. A corretora XP investe em energia renováveis há dois anos. Já são três fundos com participação em usinas eólicas e solares e mais de R\$ 275 milhões aplicados.

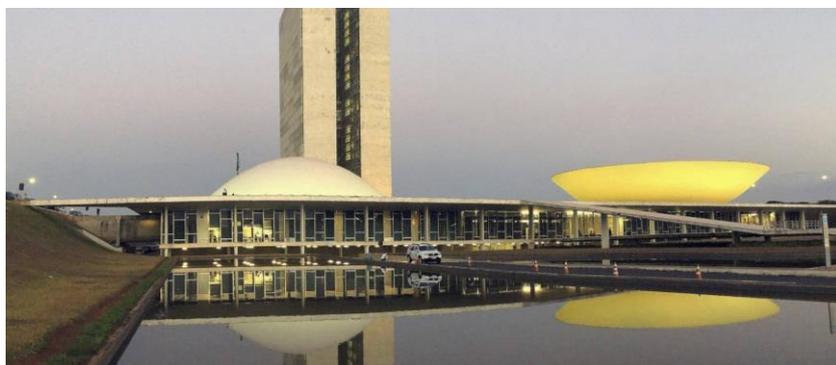
**Fonte : O Globo - RJ**

**Data : 26/10/2020**

## **COM DESEQUILÍBRIO NAS CONTAS PÚBLICAS, BRASIL PRECISA ROLAR DÍVIDAS DE R\$ 3,17 TRILHÕES EM UM ANO**

Pandemia aumentou distância entre despesas e arrecadação. País terá de refinar o equivalente a 44% do PIB

**Por Henrique Gomes Batista e Cássia Almeida**



[https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24531199-933-ce5/FT1500A/690/x88739498\\_Fachada-do-Congresso-Nacional.-Sede-das-duas-Casas-do-Poder-Legislativo-brasileiro-o-Congre.jpg.pagespeed.ic.tauWsuVQPW.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24531199-933-ce5/FT1500A/690/x88739498_Fachada-do-Congresso-Nacional.-Sede-das-duas-Casas-do-Poder-Legislativo-brasileiro-o-Congre.jpg.pagespeed.ic.tauWsuVQPW.jpg)

**Debate para prorrogação do estado de calamidade pública ainda é considerado incipiente Foto:**

**Leonardo Sá / Agência O Globo**

SÃO PAULO E RIO - A questão fiscal do Brasil já gera efeitos tanto de curto como de longo prazos, chegando à economia real.

O Fundo Monetário Internacional (FMI) aponta que a dívida do país vai superar, ainda neste ano, 100% do PIB, em patamar comparável ao da Grécia em 2007, antes de sua crise.

O Brasil precisa rolar, em até 12 meses, o equivalente a 44,1% de seu Produto Interno Bruto (PIB), segundo contas da economista Margarida Gutierrez, professora da Coppead/UFRJ. Significa um esforço financeiro inédito de R\$ 3,17 trilhões:

— O fato de a dívida pública estar em 100% do PIB não é um problema em si. O problema é a projeção dela, que não parece controlada — diz ela.

A professora da UFRJ soma a dívida que vence em até 12 meses, que equivale a 34,1% do PIB, com a estimativa de déficit das contas públicas de 10% do PIB no período, que ela considera “conservadora”:

— Isso obriga o Tesouro a ir ao mercado o tempo todo. Mas a que condições? Com juros futuros crescendo? Podemos ter um colapso das contas.

O FMI estima que o país deve fechar o ano com a dívida a 101,4% do PIB. Nas contas do governo e da agência Moody's, com outras metodologias, isso vai a 95%. Mas, nas duas previsões, o endividamento está aumentando.

A dívida pública não deve se estabilizar antes do fim da década, de acordo com projeções do Instituto Fiscal Independente (IFI), ligado ao Senado. Segundo Felipe Salto, diretor da entidade, a dívida vai chegar a 117,6% em 2030, no cenário mais provável.

Contas deficitárias com pressão para aumentar os gastos com o sistema de proteção social e para ajudar na retomada ampliam os temores de crise fiscal.

O déficit público nominal, que soma o rombo nas contas e o pagamento de juros, deve chegar a 17,2% do PIB este ano, pelas projeções do governo. Nunca esteve tão alto.

—A situação é chocante e está sendo pouco discutida. Temos um problema grande pela frente, se endividar para pagar as contas não é sustentável — afirma Armando Castelar, da Fundação Getulio Vargas.

### **Problema global**

Assim, embora a Selic esteja hoje em 2% ao ano, os juros dos títulos de dez anos estão em 8,3% e continuam subindo, num sinal claro de desconfiança no controle fiscal.

Margarida diz que, no mundo, o movimento é inverso: juros de títulos mais longos estão caindo. Nos EUA, estão em 0,7%.

A dívida não vai crescer só no Brasil. O FMI estima que, com a pandemia, o endividamento global vai avançar em US\$ 11,7 trilhões. O problema é que o Brasil entrou na crise com uma dívida de quase o dobro da média dos países emergentes.

Empréstimos subsidiados e aumento de gasto corrente, principalmente no governo Dilma Rousseff, deterioraram a situação fiscal, afirma Monica de Bolle, da Universidade Johns Hopkins (EUA):

— Não acredito que teremos calote, reestruturação ou hiperinflação, mas, sim algum aumento de impostos e inflação um pouco mais alta. Vai impactar toda uma geração, com crescimento muito menor.

Mas nem todos concordam que subir impostos é solução. O economista-chefe do Banco Itaú, Mario Mesquita, diz que a saída ideal é diminuir gastos:

— Sempre resolvemos o déficit aumentando impostos, cobrando do setor privado. Está na hora de o setor público dar a sua contribuição.

Para Mesquita, a lei do teto de gastos, que limita o crescimento das despesas à inflação, está gerando o debate sobre as prioridades no Orçamento.

Alessandra Ribeiro, sócia da Consultoria Tendências, diz que, para o teto de gastos sobreviver, o novo programa social que o governo planeja tem de ser bem menor que o auxílio emergencial, e é preciso aprovar a proposta de emenda à Constituição (PEC) emergencial, que fixa gatilhos para conter gastos. Mesmo assim, diz ela, há risco de o teto estourar.

— Rearranjo dos gastos sociais seria um caminho, mas o presidente já negou. Bolsonaro não quer fazer escolhas difíceis, por isso a percepção do mercado sobre o risco fiscal aumenta — analisa.

Salto, do IFI, diz que a desconfiança do investidor vem da incerteza sobre a política fiscal no ano que vem. O Orçamento não foi aprovado e não se sabe o tamanho do sistema de proteção social em 2021:

— Tem de mostrar como vai ser financiado. As declarações de usar precatórios e o Fundeb (Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica) trouxeram o temor de contabilidade criativa. O cenário está muito turvo, o Executivo tem de apontar uma saída.

Luiz Carlos Prado, professor da UFRJ, teme corte de gastos neste momento de crise:

—Cortar mecanismos de crescimento torna a dívida insustentável, puxa a economia para baixo, e a dívida cresce.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/10/2020*

## FABRICANTE DO GRIPEN QUER USAR BRASIL COMO CENTRO DE EXPORTAÇÕES DE PRODUTOS

A sueca Saab apresentou na sexta-feira o primeiro dos 36 aviões militares comprados pela FAB por R\$ 25 bilhões

*Por Manoel Ventura*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24710238-b63-bdd/FT1086A/652/xcac.jpg.pagespeed.ic.Tv523J2jQY.jpg>

*Apresentação do caça F-39 Gripen, na Base Aérea de Brasília: fabricante quer tornar Brasil um "hub" para exportações na região Foto: Jorge William / Agência O Globo*

BRASÍLIA — A fabricante sueca de aeronaves Saab tem a intenção de criar no Brasil uma plataforma de exportação global dos produtos de defesa e segurança feitos

pela companhia.

A intenção é tornar o país um centro de produção e venda de itens para outras nações, em parceria com a indústria local, afirmou, em entrevista ao GLOBO, o presidente da empresa, Micael Johansson.

A companhia apresentou na sexta-feira, em Brasília, o primeiro dos 36 caças Gripen comprados pela Força Aérea Brasileira (FAB). No Brasil, o caça sueco será chamado de F-39E.

A Saab, que no Brasil é parceira da fabricante de aviões Embraer, tem produtos e serviços tanto para a área de defesa militar quanto para o setor de segurança civil.

Para saber mais sobre os planos da fabricante sueca no país acesse a reportagem exclusiva para assinantes.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/10/2020*

## O ESTADO DE S. PAULO

**O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

### ORÇAMENTO PARADO TRAVA PROJETO DA 'BR DO MAR' NA CÂMARA

Projeto que busca impulsionar navegação comercial da costa brasileira só deve deslanchar após definição de presidência de comissão

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

BRASÍLIA - O projeto que facilita a navegação comercial da costa brasileira, conhecido como BR do Mar, só deve deslançar na Câmara quando a briga pela presidência da Comissão Mista de Orçamento (CMO) estiver resolvida. A avaliação é do deputado João Carlos Gurgel (PSL-SP), escolhido para relatar a medida que tem como objetivo aumentar o volume de cargas da chamada navegação de cabotagem, entre portos ou pontos da costa de um mesmo país.

Apesar de uma sessão plenária ter sido marcada para a próxima terça-feira, a disputa pela CMO já atrasou a previsão do governo, que queria avançar na apreciação do BR do Mar nesta semana. Além disso, não há garantias de que o imbróglio envolvendo a comissão do Orçamento esteja resolvida até a próxima sessão. “Nós temos ainda aqui o problema da CMO, que está travando a pauta da Câmara. Terá sessão na terça-feira. Se já estiver instaurada a CMO, a sessão vai a frente”, diz Gurgel.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/7/1574537920770.jpg>

*Projeto tem como objetivo aumentar o volume de cargas transportadas entre os portos brasileiros*  
Foto: MARCIO FERNANDES/ESTADÃO

Enquanto a solução não vem, o deputado aproveita o tempo para se inteirar do projeto e ouvir os setores, já que recebeu o relatório do texto somente no último dia 16. A nomeação chegou dois meses depois de a proposta chegar ao Congresso, enviada pelo governo em regime de urgência constitucional para ser votado em 45 dias,

prazo já estourado.

“Eu vou apresentar tão logo sinta segurança de que o trabalho está feito de forma correta. Se ele for motivo de trancar pauta, não vou deixar o País parado por causa dele, essa é minha posição. A hora que destravar (a CMO), eu coloco o projeto para ser discutido e votado”, afirma Gurgel.

Entre os pilares do projeto estão as regras mais flexíveis para afretamento de embarcações estrangeiras para uso na cabotagem. Com isso, o Executivo espera aumentar a frota e impulsionar a participação do modal no transporte de cargas. O relator, por sua vez, já avisa que seu parecer fará ajustes no texto do governo, que recebeu 83 emendas de deputados.

### **Fretes**

Sem adiantar quais alterações trará em seu parecer, o deputado afirma que um dos pontos discutidos com o governo é sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRRM). Diversas emendas sugerem a redução ou a isenção do frete para navegação de longo curso. O pleito vem principalmente do agronegócio, já que a alíquota de 25% tem peso significativo no preço de fertilizantes.

“O que posso te adiantar é que estamos buscando um meio termo, ajuste que contemple (o Ministério da) Economia e contemple a Infraestrutura. São várias coisas que estamos discutindo, prazo, alíquota”, afirma o deputado.

Gurgel, que era sargento da Polícia Militar, também ressalta ter vontade de incluir no seu parecer uma regulamentação sobre a competência de fiscalização no transporte de cabotagem. “Eu queria já nesse projeto regular a atuação da segurança pública. Vai gerar um novo mercado, uma nova BR. E a competência não está muito clara. É competência da Marinha? É. É competência da PF? É”, comenta o deputado, que já se vê praticamente vencido na discussão.

“Há um consenso de não querer misturar. Talvez eu não vá fazer o que eu gostaria que fosse, para não prejudicar o projeto, mas talvez apresente projeto em separado sobre essa questão”, diz ele.

A medida, enviada pelo governo em agosto, tem como objetivo aumentar o volume de cargas da navegação de cabotagem. O governo espera ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

O texto, porém, perdeu, no fim de setembro, o status de urgência – ou seja, se não fosse votado, trancaria a pauta da Câmara.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/10/2020*

## **CARAMURU GANHA MERCADO AO FOCAR MEIO AMBIENTE**

Demanda por sustentabilidade vem antes da conversa sobre produto, diz diretor da empresa

*Por Coluna do Broad Agro, O Estado de S. Paulo*

A Caramuru Alimentos ganhou mercados depois de um amplo trabalho de monitoramento ambiental e social das 14 mil propriedades produtoras que lhe fornecem grãos. A empresa, que atua em processamento de soja, milho e girassol e nos segmentos de consumo, nutrição animal, industrial e biocombustíveis, exporta agora também para Canadá, Austrália, México e Equador.

“A demanda por sustentabilidade antecede a conversa sobre o produto. Os compradores querem saber como ele é feito e de onde vem”, diz Davi Depiné, diretor de Fomento. Após três anos consultando listas de embargos ambientais e de trabalho análogo à escravidão, a empresa utiliza, desde 2019, uma plataforma da agtech Agrottools que oferece imagens de satélite e ampla base de dados para descartar sobreposição de lavouras e unidades de conservação e terras indígenas, embargos de CPF por questões ambientais ou sociais e desmatamentos recentes.

### **Soja**

Empresa monitora fornecedor sob aspectos ambiental e social Foto: Jonne Roriz/Estadão

Hoje, dos 5,5 mil produtores com os quais a Caramuru se relaciona, 74% atingiram o nível máximo de conformidade. O plano é chegar a 100% em março de 2021.

### **Alavanca**

Com mais clientes, a Caramuru espera ver sua receita de exportação crescer até 15% em 2021. Neste ano, o faturamento total deve se aproximar dos R\$ 5,9 bilhões, quase R\$ 1,7 bilhão ou 39% a mais do que em 2019 – os derivados de soja são 89% do total. O incremento de 2020 virá, em boa medida, da valorização do dólar ante o real, já que 49% do faturamento resulta de vendas externas.

### **Foco na demanda**

O monitoramento da cadeia produtiva permitirá à empresa acelerar outro importante projeto: identificar mais produtores de soja não transgênica, com forte demanda internacional. “O uso da tecnologia é importante porque um cliente do grão convencional é mais exigente do que o do transgênico”, explica Depiné. A meta é ampliar em até 20% o volume originado do grão convencional na safra 2020/21, para um total de 738 mil toneladas. A soja não transgênica representa 30% do total de soja adquirido pela Caramuru.

### **Avança**

A Cdial Halal prevê fechar o ano com um volume 10% maior de carnes certificadas para consumo islâmico, segundo Ali Saifi, CEO da certificadora. Ele conta que nos três primeiros meses da pandemia de covid-19 países árabes compraram mais para garantir suprimento. “Mas passou um tempo e o volume continuou superando o do ano passado”, diz. “Um novo patamar se consolida.”

### **Diversifica**

Carnes de aves são o maior mercado da Cdial mas o segmento de carne bovina tem se destacado este ano. De janeiro a setembro, o Brasil exportou 283,63 mil toneladas de carne bovina halal, o equivalente a 19% da exportação total do País, conforme a Cdial Halal, a partir dos dados da Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec).

### **Mais dinheiro**

A Sociedade Rural Brasileira (SRB) está conversando com instituições financeiras, fundos de investimentos e a B3 para tentar reduzir o custo do crédito aos produtores. A ideia é criar um sistema de registro e negociação de Cédulas de Produto Rural (CPRs) vinculadas a garantias como hipoteca de patrimônio de afetação (em vez de usar a fazenda inteira como garantia, o produtor usa só parte da propriedade), seguro de riscos climáticos ou um fundo solidário de devedores. “Há garantias previstas na Lei do Agro que podem ser inclusas”, diz Teresa Vendramini, presidente da entidade.

### **Dificuldade**

O advogado Frederico Favacho, do escritório Mattos Engelberg Echenique, diz que a questão no momento é saber que empresa fará o registro, como o processo vai funcionar e quanto vai custar, já que as garantias da CPR também precisam ser registradas em cartório. “O que o setor está tentando é um caminho para facilitar o registro da CPR e das garantias e obviamente que não seja caro.”

### **Devolve**

A consultoria BMS observa uma corrida de produtores para reaver pagamentos de Funrural feitos em exportações intermediadas por empresas como tradings. No último mês, cerca de 120 produtores procuraram o escritório para tratar do assunto, conta a advogada Olívia Couto. O Funrural é a contribuição previdenciária sobre receita bruta obtida na comercialização. Em setembro, Instrução Normativa 1.975, da Receita Federal, revogou a regra anterior, que isentava da contribuição somente quando as exportações fossem feitas diretamente com o importador. Agora, todas as exportações, diretas ou indiretas, são isentas de Funrural.

### **Competitividade**

Olívia explica que a norma anterior punia pequenos e médios produtores, que dependiam de tradings ou cooperativas para exportar seus produtos. “Uma das principais consequências da mudança é que o produto brasileiro para exportação será desonerado e se tornará mais competitivo no mercado internacional.” Segundo Olívia, produtores pessoa física pagavam 1,5% de Funrural sobre a receita das exportações indiretas.

CLARICE COUTO e LETICIA PAKULSKI

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/10/2020*

## **OCDE DEFENDE QUE LEILÃO DO 5G NO BRASIL GARANTA MERCADO COMPETITIVO**

Em relatório, a organização cita a competitividade considerando que a legislação aprovada em 2019 permite a renovação sucessiva das licenças; o governo brasileiro vem sendo pressionado pelos EUA para vetar a chinesa Huawei do leilão

*Por Lorena Rodrigues e Aline Bronzati, O Estado de S.Paulo*

**BRASÍLIA e SÃO PAULO** - O secretário-geral da Organização para a Cooperação e

Desenvolvimento Econômico (OCDE), Angel Gurría, defendeu que o leilão para instalação da rede de telecomunicações 5G seja feito de forma a garantir um mercado competitivo no Brasil. Gurría participou nesta segunda-feira, 26, de cerimônia virtual de apresentação dos relatórios "A Caminho da Era Digital no Brasil" e "Telecomunicações e Radiodifusão no Brasil", elaborados pela OCDE.

<https://img.estado.com.br/resources/jpg/7/9/1454600030197.jpg>

*Angel Gurría, secretário-geral da OCDE Foto: EFE|Yuri Kochetkov*



“É importante organizar cuidadosamente o leilão de 5G para que ele garanta mercado competitivo”, afirmou Gurría. A tecnologia 5G é a quinta geração das redes de comunicação móveis. Ela promete velocidades até 20 vezes superiores ao 4G, permitindo um consumo maior de vídeos, jogos e ambientes em realidade virtual.

Além disso, promete reduzir para menos da metade a latência, tempo entre dar um comando em um site ou app e a sua execução - dos atuais 10 milissegundos para 4 ms. Em algumas situações, a latência poderá ser de 1 ms, importante para o desenvolvimento de carros autônomos e cirurgias realizadas por médicos à distância com o auxílio de robôs.

O governo do presidente Jair Bolsonaro vem sofrendo pressão por parte dos Estados Unidos para vetar a participação da empresa chinesa Huawei do leilão de 5G. Na semana passada, uma delegação norte-americana visitou o Brasil, acusou os chineses de acessar dados sigilosos transmitidos por equipamentos de telecomunicação e ofereceu financiamento para o Brasil escolher “outras alternativas”.

No relatório, a OCDE defende que o leilão garanta um mercado competitivo, especialmente considerando a legislação aprovada em 2019 permite a renovação sucessiva das licenças de espectro. As faixas são como "rodovias" no ar por onde trafegam os sinais. Para o 5G, a faixa de 3.5 GHz será a principal delas, mas também será possível ofertar o sinal para outros tipos de uso e localidades nas faixas de 700 MHz, 2,3 Ghz, 3,5 Ghz e 26 Ghz.

“Como o próximo leilão do 5G no Brasil é considerado o maior leilão de espectro 5G de todos os tempos, as partes interessadas estão observando o projeto do leilão com muita atenção. Como os leilões de espectro estão entre as principais ferramentas usadas pelos países a fim de promover a concorrência nos mercados móveis, a Anatel deve observá-los de perto, e analisar os efeitos deste novo arranjo na entrada de novos atores no mercado móvel brasileiro”, afirma o texto.

No lançamento, Gurría disse ainda que o Brasil teve progressos no campo digital significativos nos últimos anos, mas desafios persistem. “As empresas brasileiras estão aquém dos países da OCDE em uso de tecnologias digitais, principalmente as pequenas”, completou.

Para o secretário-geral, o Brasil deve continuar a implementar estrutura de rede de telecomunicações fixa para atender a crescente demanda, que aumentou ainda mais na pandemia do coronavírus. Ele defendeu ainda que a autoridade de proteção de dados atue de forma independente e mudanças na tributação do setor de telecomunicações. “Um regime de tributação única reduziria custos”, completou.

## **Relatório**

A OCDE sugere que o Brasil crie uma agência reguladora unificada e separe a formulação de políticas públicas das funções regulatórias no setor de telecomunicações. O País também deve, na avaliação do organismo, com sede em Paris, rever a estrutura de impostos, sobrecarregada por distorções, e reforçar o apoio a tecnologias digitais e de serviços de comunicação, reduzindo barreiras de entrada.

Em dois relatórios, publicados nesta segunda em Brasília e Paris, a OCDE lista uma série de recomendações para o País melhorar a infraestrutura e os serviços de comunicação.

Um dos pontos recomendados pela OCDE é justamente em relação ao marco institucional e regulatório. O organismo recomenda ao Brasil criar uma agência reguladora unificada e independente que supervisione os setores de comunicação e radiodifusão brasileiros, fundindo as funções regulatórias da Anatel, da Ancine e do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações. É necessário, na visão do organismo, introduzir uma separação clara entre a formulação de políticas públicas e a regulamentação nas áreas de radiodifusão, TV por assinatura e serviços de mídia over the top (OTT, empresas que oferecem serviços de internet) emergentes.

Uma série de países da OCDE como Austrália, Hungria e o Reino Unido, conforme o organismo, fundiram suas agências reguladoras de radiodifusão e comunicação para lidar com a convergência de serviços em ambos os setores. Outros, cita, tomaram ações concretas para

umentar a flexibilidade das agências reguladoras, a fim de limitar a sobreposição de funções e para facilitar a implementação de regulamentações convergentes.

Outra sugestão da OCDE ao Brasil está relacionada à carga de impostos, considerada alta. O País deve, portanto, "harmonizar as taxas e tributos no setor de comunicação entre os estados e reduzi-las sempre que possível. No longo prazo, buscar reformar a estrutura de impostos indiretos para reduzir as distorções", enfatiza a Organização, em relatório.

A OCDE também vê a necessidade de o Brasil melhorar o acesso à Internet de alta qualidade, de conexão estável e a preços competitivos. "Para este fim, deve-se fomentar a implantação de infraestrutura de fibra óptica em áreas rurais e remotas e incentivar a concorrência nos serviços de comunicação".

Defende ainda que o Brasil continue a melhorar a capacitação digital, especialmente entre as microempresas e as pessoas com baixos níveis de escolaridade. Nesse sentido, uma alternativa, sugere a OCDE, é oferecer incentivos fiscais, destinar mais recursos para pesquisa e desenvolvimento em serviços de tecnologias de informação e comunicação e eliminar barreiras regulatórias ao desenvolvimento do comércio eletrônico.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/10/2020*



## **VALOR ECONÔMICO (SP)**

### **MMX E OSX ENCARAM SEMANA DECISIVA PARA MANTEREM RECUPERAÇÃO JUDICIAL**

Primeira quinzena de novembro será decisiva para mineradora e empresa de construção naval que ainda estão sob o controle de Eike Batista

*Por Rafael Rosas e André Ramalho, Valor — Rio*

A primeira quinzena de novembro será decisiva para duas empresas que ainda estão sob o controle de Eike Batista. No dia 3 de novembro termina o prazo para a recuperação judicial da empresa de construção naval OSX, que já dura sete anos na 3ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro. No dia seguinte, a 6ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio (TJ-RJ) julga o recurso contra a falência da MMX, decretada em agosto de 2019 e que paralisou a recuperação judicial da mineradora, iniciada em 2016.

O advogado Marcello Macêdo, administrador judicial da MMX, destaca que a falência da companhia foi decretada pelo juiz Paulo Assed Estefan, da 4ª Vara Empresarial do Rio em agosto do ano passado. Macêdo lembra que o magistrado não aceitou o "cram down", instrumento que pode ser adotado pelo juízo para "forçar" a aprovação do plano de recuperação por parte dos credores, mesmo no caso de uma das classes reprovar a proposta. No caso da MMX, o plano foi reprovado pelos credores quirografários, que representavam cerca de 99% do total devido pela companhia. "A empresa recorreu e desde então o processo segue indeterminado, fica meio no limbo, porque a recuperação não avança, nem a falência", diz Macêdo.

No dia 4 de novembro, o caso da MMX vai ser decidido pela 6ª Câmara Cível do TJ-RJ, em processo que tem como relator o desembargador Benedicto Abicair. Macêdo afirma que a solução ideal para o caso é aquela que melhor atender aos credores. "O importante é que os credores sejam pagos", frisa.

A MMX tem no portfólio de ativos a Operação Minerária Corumbá e direitos minerários (ativos da MMX Corumbá); participação no Porto Sudeste, títulos de remuneração variável da Mineração Morro do Ipê, participação na Santa Duna Empreendimentos, e participação na MMX Sudeste Mineração (ativos da MMX S.A.). O Porto Sudeste, principal ativo da mineradora, é controlado

pela Trafigura e pelo Mubadala desde 2014, quando foi concluída a venda de 65% do porto por US\$ 400 milhões.

Recentemente, MMX e OSX, que já foram estrelas durante o auge da constelação da EBX, grupo empresarial comandado por Eike, voltaram a obter a atenção dos mercados depois de expressivas altas de suas ações. Do dia 2 de outubro até a última sexta-feira, ação da MMX subiu impressionantes 781,36%, passando de R\$ 1,77 para R\$ 15,60. Já o papel da OSX saltou 217,57%, indo de R\$ 4,61 para R\$ 14,64.

O avanço dos papéis da MMX foi motivado por um fato relevante divulgado pela mineradora ainda no fim de setembro, no qual afirma que vai buscar a Justiça para reaver os direitos sobre a mina Emma, em Corumbá, que haviam sido repassados para a empresa Vetorial. Fontes afirmam que esses direitos estariam avaliados em US\$ 300 milhões. A alta das ações da MMX acabou puxando a reboque os papéis da OSX.

A volatilidade recente das ações da OSX ocorre em meio à tentativa frustrada de Eike de trocar o conselho de administração da empresa, às vésperas do fim do prazo para que ela conclua seu processo de recuperação judicial. Nada, segundo duas fontes que monitoram a empresa, que justifique a valorização recente dos papéis.

O Valor apurou que a OSX tenta, mais uma vez, postergar os prazos e se manter em recuperação judicial. Sem conseguir fechar as contas no azul, a empresa quer emplacar um novo plano de recuperação e entende que, dentro do regime, tem condições mais favoráveis para negociar com os credores os novos termos.

Concebida como uma companhia de construção naval, dedicada a atender sobretudo às demandas da OGX, a OSX sobrevive hoje de heranças. A principal fonte de receitas da empresa, que arrecada cerca de R\$ 1 milhão por mês, é o aluguel da área que possui no Porto do Açú, em São João da Barra (RJ) — terreno herdado da época em que o complexo portuário também era de Eike Batista e a OSX tinha planos de construir um estaleiro no local.

A empresa tem contrato com o Consórcio Dome Serviços Integrados (Prumo Logística/GranIHC) para aluguel de uma parte de sua área, mas entende que ainda há muito espaço ocioso a ser explorado.

Segundo duas fontes, porém, a OSX tem tido dificuldades para captar novos clientes. A percepção é que houve um erro por parte da OSX na estratégia original de delegar para a Prumo, dona do porto, a captação de clientes. A empresa controlada por Eike, no entanto, conseguiu renegociar as condições e, em maio deste ano, fechou um acordo para gestão compartilhada de sua área no Açú, com a Prumo. Agora, quer rediscutir o plano de recuperação dentro das novas bases.

O atual plano não tem se mostrado sustentável. O auditor dos resultados financeiros da companhia, BKR Lopes, Machado Auditores Independentes, citou nas demonstrações do segundo trimestre que os prejuízos recorrentes indicam uma “incerteza significativa quanto à capacidade da companhia e suas controladas continuarem operando”, sob o risco de “não serem capazes de realizar seus ativos e saldar seus passivos durante o curso normal dos negócios”.

Em junho, na divulgação do balanço do segundo trimestre, a OSX informou que trabalhava num novo plano de negócios, “com vistas a reestruturar seus compromissos financeiros e gerar novas oportunidades de investimento”. A empresa chegou a pedir um adiamento de 180 dias no prazo para conclusão da recuperação judicial, na tentativa de viabilizar com o Porto do Açú e demais credores um novo modelo de gestão e aproveitamento da área da OSX no complexo. O juiz acatou parcialmente o pedido, ao postergar o prazo por 90 dias. Por isso, a expectativa no mercado é que a empresa tenha mais dificuldades para conseguir um novo adiamento. Segundo uma fonte, mesmo que não consiga um novo prazo, cabe recurso. E a OSX não está impedida de entrar com um novo pedido de recuperação judicial.

O plano de recuperação judicial da OSX foi homologado na Justiça em dezembro de 2014, com validade de dois anos, e tem como administrador judicial a Licks Associados. Desde 2017, no entanto, a OSX tem pedido sucessivas postergações da vigência do regime. Uma fonte explica que, num primeiro momento, a empresa teve dificuldades para comprovar o cumprimento das condições do plano, em meio a trocas no comando da empresa, e pediu dilatações nos prazos. Nos últimos tempos, contudo, a companhia passou a tirar o pé do acelerador e a pedir uma série de adiamentos na tentativa de ganhar tempo para costurar um novo plano.

Em paralelo a essa discussão, a OSX vive também um embate interno, entre acionistas, sobre a escolha do conselho de administração da companhia. Os controladores Eike Batista e Centennial

Asset Mining Fund LLC propuseram recentemente a destituição dos conselheiros Rogério Alves de Freitas (o presidente do colegiado), Bruna Peres Born e Maria Carolina Catarina Silva e Gedeon, e a troca pelos nomes de João Manoel Monteiro, Roberto Hukai e Willian Magalhães Júnior, alegando a necessidade de uma ação conjunta para a “redução contínua de custos e na captação de novos recursos a partir de novos investidores, assegurando o cumprimento efetivo do Plano de Recuperação Judicial”. A 2ª Vara Empresarial da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro, porém, suspendeu a assembleia geral extraordinária (AGE) marcada para o último dia 14. Eike foi condenado por manipulação de mercado pela Justiça e pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e está proibido de assumir cargos de administração em companhias abertas.

O comportamento dos papéis não passou despercebido e a Comissão de Valores Mobiliários (CVM) informou que irá analisar a reclamação apresentada pela Associação Brasileira de Investidores (Abradin) sobre eventuais responsabilidades em relação “às oscilações extraordinárias” das ações da MMX e OSX, em outubro. A entidade, que representa investidores minoritários, pede que a CVM investigue possível cometimento de atos ilegais e práticas não-equitativas nas operações de compra e venda dos papéis, aplicando-se as penalidades previstas em lei. A Abradin destaca ainda que tanto OSX quanto MMX estão há anos em recuperação judicial e seu controlador, o empresário Eike Batista, já foi condenado por manipulação do mercado.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 26/10/2020*

## **EMPRESAS DE ENERGIA VEEM FINANCIAMENTO COMO DESAFIO PARA ECONOMIA VERDE**

Para gestores da área, produtos financeiros devem levar em conta também os aspectos sociais e serão essenciais para transição para fontes renováveis

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

A criação de instrumentos financeiros que levem em conta os benefícios de fontes renováveis em meio à transição energética serão um desafio, afirmou a diretora de estratégia da Enel, Rosana Santos, durante evento online promovido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) nesta sexta-feira.

“É um desafio pensar produtos financeiros que tenham a cara da economia verde”, afirmou a diretora.

Rosana lembrou que a valoração das novas tecnologias deve levar em consideração não apenas a baixa emissão de carbono na geração de energia, como também benefícios sociais.

“Os projetos eólicos, por exemplo, vão além de uma tecnologia com baixa emissão de carbono, pois traz benefício sociais para as comunidades onde estão, pois se paga um arrendamento para as famílias próximas às usinas, o que cria um espaço econômico em regiões onde antes ele não existia, como nos rincões do nordeste”, acrescentou.

Também presente ao evento, o CEO da AES Tietê, Ítalo Freitas, concorda que financiamento ainda é um grande desafio para o acesso às fontes renováveis.

"O financiamento é crucial para que a gente leve energia competitiva. É preciso analisar riscos e trazê-los bem mitigados para o mercado financeiro", explicou o CEO.

O executivo acrescentou que as novas tecnologias sendo incorporadas ao setor elétrico devem ajudar a incorporar novos clientes ao mercado livre de energia e a incentivar o acesso às fontes renováveis.

"A forma de se acessar o cliente de varejo tem que ser digital e fácil, de forma que se consiga migrar o cliente para o mercado livre. É essencial fomentar o mercado livre e a sustentabilidade. É a maneira mais rápida de descarbonizar a indústria e o comércio brasileiros", explicou o CEO.



[https://s2.glbimg.com/YJfYDGDQM2v7IbNxo8xWYcZUsNI=/0x0:730x376/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/v/l/vplw9RKYrUu3zZ581w/energia-eolica-edp-rep.png](https://s2.glbimg.com/YJfYDGDQM2v7IbNxo8xWYcZUsNI=/0x0:730x376/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/v/l/vplw9RKYrUu3zZ581w/energia-eolica-edp-rep.png)

### **Amazônia**

A diretora de estratégia da Enel defendeu que o fornecimento de energia elétrica às regiões isoladas na Amazônia que ainda não

estão conectadas ao Sistema Interligado Nacional (SIN) tem que combinar custos e preservação da floresta.

"As áreas que sobram a serem eletrificadas não estão conectadas ao SIN ou ao sistema local porque isso custa muito caro. O atendimento longínquo à Amazônia vai funcionar se a gente desenvolver sistemas como green bonds, por exemplo, atrelados a estes investimentos, ou algo como um sustainability bonds. Dentro desses financiamentos, é preciso que já seja pensada também alguma forma de se pensar a manutenção destes sistemas, que é muito caro", defendeu a diretora.

Freitas, da AES Tietê, vê como uma solução para o atendimento elétrico à região o uso de tecnologias de "microgrids", ou micro-redes, que incluem fontes de energia distribuída e cargas capazes de operar em paralelo com o sistema principal.

"Microgrids são o futuro, vemos belíssimas aplicações desse tipo de sistema fora do Brasil e torço para que a gente consiga trazer isso para a Amazônia, porque o impacto é sensacional", explicou Freitas.

Dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) apontam que o Brasil tem 270 sistemas isolados de energia ainda não conectados ao SIN, com cerca de 3,3 milhões de habitantes, sendo quase todos na região norte do país.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 26/10/2020*

## **GOVERNO VAI PRORROGAR ATUAÇÃO DAS FORÇAS ARMADAS CONTRA DESMATAMENTO NA AMAZÔNIA**

Armadas contra desmatamento na Amazônia A medida é necessária, de acordo com o vice-presidente Hamilton Mourão, para mostrar resultados no combate a desmatamento

*Por Matheus Schuch, Valor — Brasília*

O vice-presidente da República e presidente do Conselho Nacional da Amazônia, Hamilton Mourão, anunciou nesta segunda-feira que a operação de Garantia da Lei e da Ordem (GLO), que assegura o trabalho das Forças Armadas na Amazônia, será prorrogada até abril. O atual decreto vence em novembro. A medida é necessária, de acordo com Mourão, para mostrar resultados no combate a desmatamento.

***"Vamos prorrogar até abril, o presidente tem que assinar entre esta semana e semana que vem. Nós estamos com recurso e ele é suficiente para ir até abril. Tinham sido alocados R\$ 400 milhões, acho que ainda tem R\$ 180 milhões", afirmou o vice-presidente, em conversa com jornalistas na entrada de seu gabinete. "Nós precisamos prosseguir porque a gente quer entrar em um círculo virtuoso de queda do desmatamento. Para derrubar [os números] nós temos que ter gente em campo, fiscalizando", complementou.***

O combate a ilegalidades na floresta tem gerado atritos entre integrantes da ala militar do governo e o ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, que, irritado com o congelamento de recursos, já determinou a saída de brigadistas das ações de combate a queimadas e desmatamento em duas oportunidades. As medidas foram revertidas após ajustes internos.

Questionado sobre as provocações que Salles fez na semana passada chamando o ministro da Secretaria de Governo, general Luiz Eduardo Ramos, de "maria fofoca" e "banana de pijama", Mourão opinou que as divergências deveriam ser tratadas internamente.

***"Não existe unanimidade [no governo]", admitiu. "Mas os ministros são o Estado Maior do presidente, se está havendo alguma rusga o comandante tem que intervir e dizer 'vamos baixar a bolinha aí, vamos se acalmar'".***

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 26/10/2020*

# FOLHA DE S. PAULO

## FOLHA DE SÃO PAULO - SP

### **FRETE CAI PARA SOJA DE MT QUE SAI PELO NORTE, MAS SOBE PARA A QUE VEM PARA SANTOS**

A aceleração da produção de soja e de milho no Centro-Oeste ocorre em um momento de melhora na saída das exportações brasileiras de grãos pelo chamado Arco Norte.

Essa denominação resulta da definição de uma linha imaginária que atravessa o território brasileiro indicando os portos acima de Ilhéus (BA).

Se destacam nessa região os portos de Itacoatiara (AM), Santarém e Barcarena (PA), Santana (AP), São Luís (MA), Salvador e Ilhéus (BA), saídas para o agronegócio.

Em 2010, apenas 14% das exportações brasileiras de milho e de soja saíam por esses portos. Em 2015, a taxa foi de 21%, subindo para 32% no ano passado.

Neste ano, tomando como base dados da Conab e da Secex, o percentual de soja exportado de janeiro a setembro soma 55%. As duas principais saídas são Barcarena e Santarém, que acumulam 36% das exportações mato-grossenses da oleaginosa.

Principal produtor de soja e de milho do país, Mato Grosso já exportou 21,8 milhões de toneladas de janeiro a setembro deste ano, no valor de US\$ 7,4 bilhões.

A saída dos grãos pelos portos do Nordeste e do Norte têm aliviado os custos dos produtores. Segundo a Conab, o custo do frete no mês passado estava com queda de até 11% em relação aos de setembro de 2019.

Uma tonelada de soja de Sorriso (MT) a Miritituba (PA), que custava R\$ 190 no ano passado, recuou para R\$ 170 neste. Já a carga da mesma cidade mato-grossense para Santos custava R\$ 300 em setembro, 3% mais do que há um ano. A queda nos preços do frete ocorreu também devido à entressafra na região.

A Conab destaca, em um relatório que será divulgado nesta sexta-feira (23), a importância da melhora da infraestrutura e da logística para o avanço da produção brasileira de grãos.

O escoamento é importante tanto para o mercado interno como para o externo. Ele é o alicerce para o Brasil se colocar e se manter como um dos principais participante do mercado internacional, segundo o órgão.

Os portos do Arco Norte desempenham a função também de bases de importação de insumos para a agricultura. Pelo menos 1,23 milhão de toneladas de fertilizantes entrou por esses portos até setembro.

*Fonte: Folha de São Paulo - SP*

*Data : 26/10/2020*

## **CBN Recife**

### **CBN - RECIFE**

#### **SOB O COMANDO DE UMA MULHER, O ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL INICIA SUA RETOMADA**

**POR: PATRÍCIA RAPOSO**

Abatido por profunda crise que o levou a pedir Recuperação Judicial, o gigante de Suape remodela seu negócio e fecha os primeiros contratos

Abatido por profunda crise que o levou a pedir Recuperação Judicial, o gigante de Suape remodela seu negócio e fecha os primeiros contratos



<https://gncnews.com.br/img/crop?img=bfaeceb9a56378e2c88918121aecb4e.jpeg&w=800&h=400&fit=crop&fm=jpg&q=90>

**Foto: Chegada do navio Bow Atlantic, no último dia 21, ao Estaleiro Atlântico Sul quebra jejum de 17 meses sem atividades /Foto: Pedro Ferreira/Estúdio Lumix**

Nesta segunda-feira (26), o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) dá início à sua retomada. Após 17 meses sem atividades,

entra no seu dique o primeiro de dois navios que vão permitir recontratar funcionários e ver o dinheiro entrar novamente no caixa. Assim, o EAS começa a materializar o business plan traçado desde que entrou em Recuperação Judicial, há pouco mais de um ano.

Se antes fabricava navios, agora o estaleiro passa também a reformá-los. Entre as novas operações, constam ainda o desmonte de embarcações e a produção de torres eólicas, para atender ao crescente mercado de energia limpa no Brasil, principalmente no Nordeste.

O Estaleiro Atlântico Sul, que chegou a ter sete mil funcionários, passou por maus momentos devido aos cancelamentos das encomendas da Petrobras e da Sete Brasil, seus maiores clientes, ambos abatidos por uma crise sem precedentes que começou com a operação Lava Jato.

Como se não bastasse, em agosto de 2019, veio o programa BR do Mar, criado pelo Governo Federal para estimular o crescimento da navegação de cabotagem. Foi quando o estaleiro, que já vinha sofrendo com a crise da indústria naval, viu afundarem suas últimas encomendas: perdeu contratos de quatro navios de cabotagem que estava negociando com a Aliança e com a Mercosul Lines, no valor US\$ 300 milhões, porque o BR do Mar ampliou os incentivos para a importação de navios e os armadores decidiram produzir as embarcações na Ásia.



<https://gncnews.com.br//assets/files/193ffa9312aa18b9f7a36e9217944e52.jpeg>

**Nicole Terpins é a primeira mulher à frente do EAS/Foto: Pedro Ferreira/Estúdio Lumix**

Mas isso são águas passadas. Agora o gigante de Suape começa a se levantar. E sob o comando de uma mulher, Nicole Terpins, a primeira à frente de sua direção. Nicole é uma executiva com mais de 15 anos de experiência no setor e iniciou sua trajetória no EAS em 2014, como diretora Jurídica. Ela assumiu a presidência em agosto de 2019, após a entrega da última encomenda, com a missão de conduzir a reestruturação. Mestre em direito

comercial pela USP e especialista em negociações avançadas pela Harvard Institute of Negotiation, atuou na área de fusões, aquisições e reestruturação de empresas no Brasil e exterior.

Com equipe enxuta – conta com a colaboração de Léo Delarole, Diretor Comercial e de Suprimentos, e Tanielle Cavalcanti, Diretora de RH -, ela tem gerido o estaleiro. “Fechamos dois contratos para realização de reparos em duas embarcações da Flumar Transporte de Químicos e Gás Ltda”, explica Nicole. A Flumar é uma subsidiária do grupo norueguês Odfjell.

Serão 60 dias de trabalho intenso para concluir os reparos dos navios Bow Atlantic, que chegou ao EAS no último dia 21, e o Flumar Brasil, que chegará ao EAS nesta terça-feira (27).

Esses contratos vão gerar 200 postos de trabalho temporários, mas as perspectivas são boas. Há poucas estações de reparos no Brasil, o que gera demanda por este tipo de serviço no mercado nacional. “Queremos virar referência no reparo naval. E nosso dique, que é um dos maiores do Brasil tem maior capacidade de içamentos, comporta grandes embarcações”, diz a presidente do EAS.

Nicole quer aproveitar a grande estrutura do estaleiro para explorar outros nichos de mercado. “Quem acompanha a história do EAS sabe que investimos muito na capacitação de mão de obra local. Após a desmobilização, mantivemos um banco de talentos e agora, 99% das novas contratações são de ex-funcionários”, explica.

“Mas não temos só mão de obra qualificada. Queremos mostrar aos clientes e armadores que o EAS tem estrutura física e tecnológica para atendê-los, afinal foi concebido para atender a uma grande carteira lastreada nas demandas da Petrobras”, salienta. De fato, o EAS chegou a ter 29 encomendas em carteira - 22 contratos com Transpetro e mais 7 sondas com a SETE Brasil.

“A estrutura de caixa hoje é confortável para nossa reestruturação. Nossa maior missão é garantir o melhor uso desse ativo e vemos que a forma de fazer isso é através da diversificação das atividades. E como resultado, estamos virando referência no mercado de desmantelamento”, diz Nicole.

É um mercado em ascensão. A demanda é concreta, mas há incerteza no prazo de maturação porque, segundo Nicole, isso depende do cronograma da Petrobras para a desativação das plataformas, conforme seu plano de desinvestimentos.

Na Agência Nacional de Petróleo (ANP) há cerca de 20 projetos de descomissionamentos aprovados e mais 10 em aprovação. Um volume de R\$ 25 bilhões para os próximos cinco anos. “Acreditamos que a partir de 2022 veremos os primeiros projetos iniciados e até lá estaremos focado no mercado de reparo”.



<https://gncnews.com.br/assets/files/00a5dac8f16ba3dc051715b2d301837f.jpeg>

**Nicole ladeada pelos diretores Léo Delarole e Tanielle Cavalcanti**

Como sempre foi estaleiro de construção, o EAS foi buscar no mercado pessoas especialistas em reparos para ganhar a credibilidade dos armadores. Além disso, tem trabalhado forte nas principais preocupações dos operadores, como a parte ambiental, que envolve descarte de material radioativo e a remoção do coral-sol - uma espécie invasora originária dos oceanos Índico e Pacífico que

se fixa nas embarcações. O Estaleiro também fez parceria com entidades internacionais para aplicar a engenharia reversa no desmantelamento das embarcações.

E, se por um lado o BR do Mar ceifou as encomendas do estaleiro, por outro pode trazer oportunidades para este novo momento, já que vai aumentar demanda por navios afretados, o que tende exigir mais serviços de reparos.

“Esse é o primeiro projeto de reparo e a materialização de nosso plano de diversificação. Mas há um longo caminho a percorrer. Temos que concluir a reestruturação de nossas dívidas, nosso principal objetivo. Concluir esse processo é condição para que nosso plano seja bem sucedido e sustentável”, diz a presidente do estaleiro.

**Fonte: CBN – Recife**

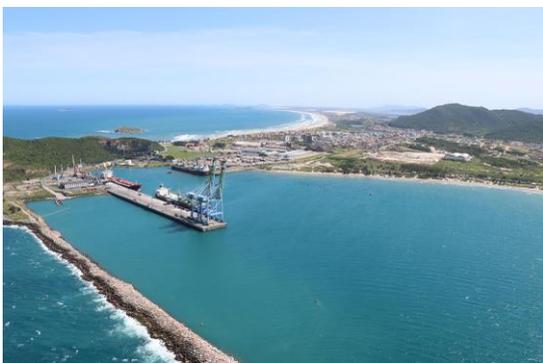
**Data : 26/10/2020**

# portosenavios

**PORTAL PORTOS E NAVIOS**

**PORTO DE IMBITUBA APROVA NOVA NORMA DE CONTROLE DE ACESSO E CIRCULAÇÃO DE PESSOAS E VEÍCULOS**

**Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/10/2020 - 19:20**



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201035-porto-de-imbituba.jpg>

Desde o dia 16 de outubro está em vigor a nova Norma de Controle de Acesso e Circulação de Pessoas e Veículos (NAPV) do Porto de Imbituba. A Resolução nº 50 foi instituída pela diretoria executiva da SCPAR Porto de Imbituba de forma participativa e dialogada com a comunidade portuária. A normativa estabelece as competências, os níveis de acesso, características das credenciais, procedimentos e

documentos, dentre outros aspectos relativos aos controles de acesso e segurança.

## **Processo participativo**

Uma das importantes características da nova NAPV do Porto de Imbituba foi a forma participativa de construção da normativa. Especialmente no último ano, o Grupo de Trabalho (GT) de Segurança, a Comissão de Sistematização para a Revisão de Normas e a Diretoria Executiva, todos da SCPAR Porto de Imbituba, realizaram rodadas de análise e revisão interna do documento, considerando a contribuição dos setores mais diretamente envolvidos com as solicitações de acesso.

O assunto também foi debatido nas reuniões mensais do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e a minuta foi disponibilizada para o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários de

Imbituba (Sindopi) e do Órgão Gestor de Mão de Obra de Imbituba (Ogmo), Gilberto Barreto, responsável por compilar as manifestações da comunidade portuária. “Todos os apontamentos recebidos foram avaliados sob os aspectos técnico e legal e demos o retorno sobre as contribuições, apresentando um documento final muito mais robusto”, afirma Sandro Cassol Baima, coordenador do GT de Segurança e chefe da guarda portuária.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/10/2020*

## **COM BAIXO ORÇAMENTO DA UNIÃO, PORTOS BUSCAM OUTRAS FORMAS DE OBTENÇÃO DE RECURSOS**

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 25/10/2020 - 18:00*

*Levantamento da CNI revela que os portos vêm recebendo do governo federal recursos cada vez mais baixos.*

O levantamento realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), divulgado na última segunda-feira (19), identificou que o investimento do governo federal nos portos organizados do país é o menor desde 2003. O estudo aponta que em 2019 os recursos foram quase a metade do que os recebidos em 2018. Diante desse cenário, e para manter o cronograma de investimentos, os portos estão buscando outras formas de obtenção de recursos, como é caso da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

De acordo com o diretor de gestão portuária da companhia, Mario Povia, a incerteza acerca da liberação dos recursos prejudica o planejamento, enquanto que a impossibilidade da execução orçamentária inviabiliza a própria contratação das obras. Desse modo, para atender ao cronograma de investimentos, a CDRJ vem buscando na legislação de regência mecanismo que permitam a obtenção de recursos junto aos operadores portuários por meio da chamada “antecipação de receitas”. Além disso, vem trabalhando junto aos gestores do orçamento da União, visando à sensibilização sobre a importância da realização de obras inadiáveis, como aqueles que se referem aos acessos que são vitais para a eficiência portuária.

“As dificuldades orçamentárias, em um cenário de restrição fiscal, provocam problemas de natureza sistêmica para as autoridades portuárias”, disse Povia. O diretor administrativo-financeiro da CDRJ, Indalécio Castilho Villa Alvarez, afirmou que os recursos desde ano continuaram abaixo do previsto. Segundo ele, a companhia não recebeu recursos de repasses oriundos do governo federal. Já os investimentos realizados com recursos do tesouro, tanto em 2019 como 2020, foram com saldo de repasses de exercícios anteriores.

A Santos Port Authority (SPA) informou que existe uma diferença entre o orçamento destinado e o executado. Os valores autorizados abrangem todos os investimentos previstos no ano. Já a execução desse orçamento é influenciada por diversos aspectos inerentes aos ritos exigidos pela administração pública. “O valor inicialmente aprovado para investimentos a serem realizados com recursos da União em 2020 era de R\$ 210,6 milhões. Importante destacar que os recursos somente são liberados na medida em que os investimentos são efetivamente realizados”, informou a SPA.

Já a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) possui aproximadamente R\$ 70 milhões para investimentos oriundos do governo federal. Esse valor, segundo a companhia é exatamente de orçamentos anteriores, mas que foram liberados no corrente exercício em especial para a aplicação no Terminal Salineiro de Areia Branca.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/10/2020*

## **165 BARCOS DE APOIO COM BANDEIRAS ESTRANGEIRAS A MENOS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS**

*Por Danilo Oliveira OFFSHORE 26/10/2020 - 18:21*

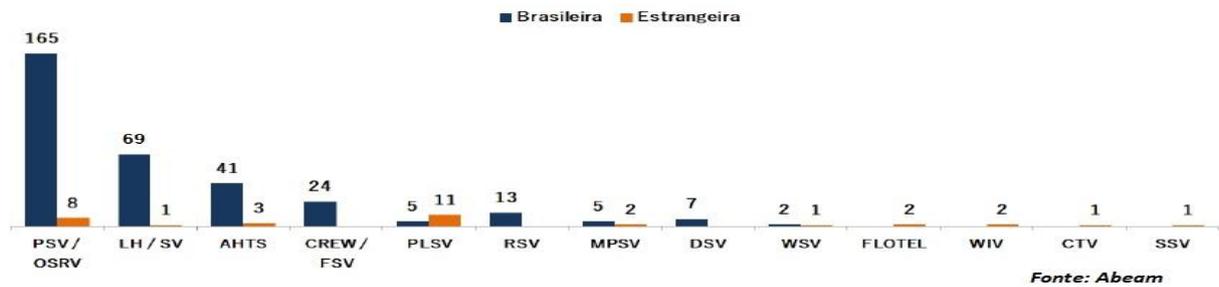


<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190226-apoio-maritimo-danilo-oliveira.jpeg>

**Arquivo**

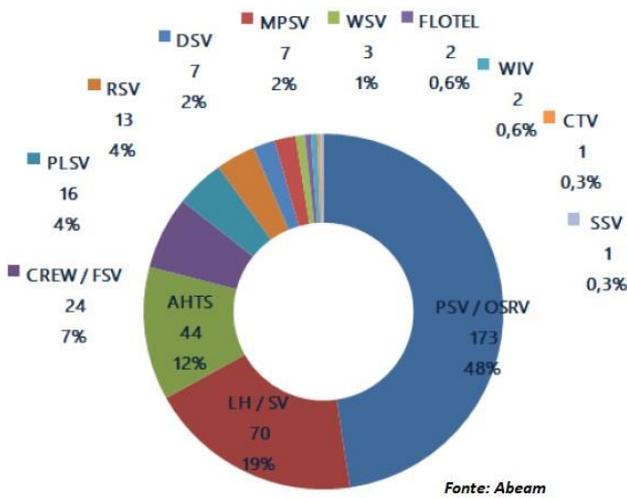
Frota em águas jurisdicionais brasileiras segue tendência estável, totalizando 363 embarcações ao final de setembro. Atualmente, 91% desses barcos que operam no Brasil correspondem a barcos de apoio de bandeira nacional, segundo a Abeam.

A frota de apoio marítimo em águas brasileiras totalizava, ao final de setembro, 363 embarcações, das quais 331 de bandeira brasileira e 32 de bandeira estrangeira. Em relação ao mês anterior, foram três barcos de apoio a menos, ambos de bandeira estrangeira. Atualmente, 91% da frota no Brasil correspondem a barcos de bandeira nacional e 9% de outras bandeiras, segundo o relatório mensal da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). Desde dezembro de 2015, foram desmobilizadas 165 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 82 de bandeira brasileira. Cerca de 41 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para bandeira brasileira.



201026-frota-apoio-maritimo-setembro-2020-grafico-02.jpg

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201026-frota-apoio-maritimo-setembro-2020-grafico-02.jpg>



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201026-frota-apoio-maritimo-setembro-2020.jpg>

201026-frota-apoio-maritimo-setembro-2020.jpg

De acordo com a publicação, a frota nesse período era composta por 48% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 173 barcos. Outros 19% eram LH (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem 70 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 44 unidades no período, enquanto 24 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 16 PLSVs

(lançamento de linhas) e 13 RSVs (embarcações equipadas com robôs). Nem todas as unidades estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou mesmo fora de operação.

Ao final de setembro, a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, foi a Bram Offshore/Alfanave, com 52 unidades (apenas duas estrangeiras), seguida pela CBO que totalizou 31 barcos de apoio com bandeira brasileira e pela Starnav, com 30 barcos de pavilhão nacional. Segundo o relatório, 23 embarcações faziam parte da frota da Wilson Sons Ultratug, todas de bandeira brasileira. A Tranship aparece na sequência, com 20 unidades de bandeira nacional. Já a DOF/Norskan tinha nesse período 19 unidades em sua frota, sendo 16 brasileiras e três estrangeiras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/10/2020