

## **INDEFINIÇÃO FEDERAL FAZ MSC ADIAR TEMPORADA DE CRUZEIROS**

Um dos três navios previstos para saírem de Santos é o Seaview

*Da Redação*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.5996:1551484247/MSC-Seaview.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=a6bd1ab&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.5996:1551484247/MSC-Seaview.jpg?f=2x1&$p$f=a6bd1ab&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Um dos três navios previstos para saírem de Santos é o Seaview (Carlos Nogueira/AT)*

A indefinição por parte das autoridades federais sobre a temporada de cruzeiros 2020/2021 obrigou a MSC Cruzeiros a adiar o início da sua temporada mais uma vez. Agora, se houver carta branca sanitária, os navios da empresa partem de Santos em 16 de janeiro. Anteriormente, a data prevista era 19 de dezembro.

A situação sobre a liberação ou não desta temporada é tratada pelo Grupo Executivo Interministerial de Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional e Internacional (GEI), sob o comando da Casa Civil.

Em matéria publicada no último dia 13, o órgão havia se manifestado de que “as informações estão em fase final do processo de análise pelos órgãos competentes”. A Tribuna.com.br entrou em contato com o Grupo na terça-feira (24), mas ainda não obteve resposta.

No início do mês, a Secretaria Especial de Assuntos Federativos, ligada ao Governo Federal, fez uma consulta aos municípios que recebem navios de cruzeiros, questionando sobre a aceitação da temporada. Santos, Ilhabela, Búzios e Salvador se posicionaram favoravelmente.

A MSC é a única empresa do ramo a ainda manter roteiros a partir de Santos nesta temporada, com três embarcações: Preziosa, Seaview e Musica. A empresa implantou um guia de retomada, cujo resumo executivo, com 44 páginas, foi encaminhado à Prefeitura para ciência.

Nesse guia, a MSC detalha as medidas sanitárias a serem adotadas com a tripulação, passageiros, logística de embarque e desembarque, passeios etc

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 26/11/2020*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

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

### **DIRETOR DA ANTAQ PARTICIPA DO BRASIL EXPORT**

Adalberto Tokarski defendeu a desburocratização para o desenvolvimento do setor portuário  
Compartilhe:

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou, nesta terça-feira (24), do evento Brasil Export 2020, realizado em Brasília. Tokarski debateu o tema Marcos Regulatórios x Segurança Jurídica: os Desafios para Atrair Investidores. Durante sua fala, o diretor da ANTAQ destacou a importância da segurança jurídica para que os empresários tenham confiança em investir no setor portuário. “As normas não podem passar por alterações constantes”, afirmou.



[https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/copy\\_of\\_WhatsAppImage20201125at10.18.541.jpeg](https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/copy_of_WhatsAppImage20201125at10.18.541.jpeg)

Tokarski apontou que, nos últimos anos, o setor portuário vem passando por alterações devido à publicação de normativos. Conforme o diretor da Agência, isso vem propiciando, entre outros avanços, o surgimento de mais terminais de uso privado, dotando o setor de mais infraestrutura, gerando renda e emprego. “Antes da Lei 12.815, publicada em 2013, havia 120 TUPs. Hoje temos 240 instalações entre TUPS e ETCs”, lembrou Tokarski, referindo-se às estações de transbordo de cargas.

O diretor destacou três verbos em sua fala para desenvolver o setor portuário: flexibilizar, simplificar e desburocratizar. “Defendo o arrendamento simplificado de áreas portuárias. Países europeus já se utilizam disso. Isso significa menos burocracia”, enalteceu.

Tokarski afirmou que a ANTAQ alcançou uma maturidade para regular. “Quanto menos normas criadas, melhor. Norma boa é aquela que dura muito”, frisou, afirmando a necessidade da utilização da Análise do Impacto Regulatório antes da criação ou da revisão das normas.



[https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/copy\\_of\\_WhatsAppImage20201125at10.18.541.jpeg](https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/copy_of_WhatsAppImage20201125at10.18.541.jpeg)

**Tokarski defendeu a multimodalidade e a navegação interior durante sua fala**

Por fim, o diretor da Agência lembrou que a ANTAQ é uma autarquia do diálogo, seja com o governo federal, o Tribunal de Contas da União e com o setor regulado. Ressaltou também a relevância da multimodalidade e da navegação interior, “que também são fundamentais para um transporte mais eficiente e para o desenvolvimento do país”.

Tokarski participou da discussão com o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, com o CEO da Terminal Investment Limited (TiL), Ammar Kanaan, e o sócio da Gallotti Advogados Associados, Benjamin Gallotti, que fez a moderação dos debates.

**Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**  
**Fone: (61) 2029-6520**  
**FAX: (61) 2029-6517**  
**E-mail: asc@antag.gov.br**  
**Data : 26/11/2020**

**Portogente**

Fazendo o mundo mais ágil.

**PORTAL PORTO GENTE**

**PORTO DO RIO DE JANEIRO AJUDA FAMÍLIAS CARENTES DO CAJU COM ENTREGA DE CESTAS BÁSICAS**

**ASSCOM CDRJ**

A ação social da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), em parceria com as empresas arrendatárias dos terminais do Porto do Rio de Janeiro – Triunfo Logística, ICTSI Rio, Pier Mauá, Terminal de Trigo do Rio de Janeiro (TTRJ) e Multiterminais, chegou ao 8.º mês consecutivo. Na

manhã desta quarta-feira (25), houve mais uma entrega de cestas básicas para 105 famílias vulneráveis do Caju, bairro circunvizinho ao porto.

A iniciativa, que começou em abril e prosseguirá até dezembro, tem o objetivo de minimizar os impactos socioeconômicos da pandemia. As famílias beneficiadas foram mapeadas a partir do cadastro no Centro de Referência e Atendimento Social (CRAS).

As cestas básicas incluem produtos alimentícios, materiais de limpeza e artigos de higiene pessoal em quantidades estimadas para uma família de quatro pessoas. A cada mês, uma das empresas parceiras é responsável pela compra das cestas e, desta vez, ficou a cargo da ICTSI Rio. A próxima entrega está programada para o dia 16 de dezembro.

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 26/11/2020**



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

### **POSSÍVEL FIM DO REPORTO PREOCUPA A ANTAQ**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) conta com a renovação do Reporto para evitar uma enxurrada de pedidos de reequilíbrio financeiro nos contratos de arrendamento, informa o jornal Valor Econômico. Empossado no início de novembro, o novo diretor-geral da agência, Eduardo Nery, considera importante a manutenção do regime fiscal do setor portuário.

Engenheiro de formação e servidor de carreira do Tribunal de Contas da União (TCU) há 20 anos, Nery também defende o avanço do projeto de lei da “BR do Mar” no Congresso Nacional. Mesmo ciente dos possíveis efeitos negativos sobre a indústria naval – um dos principais entraves ao projeto -, o diretor da agência reguladora avalia que chegou o momento de viabilizar a expansão da navegação de cabotagem.

Nery também está com as atenções voltadas aos estudos para a concessão da Companhia Docas do Espírito Santo, que administra o porto de Vitória. Em entrevista ao Valor, ele disse que pretende enviar o projeto ao TCU entre dezembro e janeiro. Vitória é visto como um laboratório para a privatização do porto de Santos, prevista para o ano que vem.

Com vigência até o dia 31 de dezembro, o Reporto suspende o pagamento de vários impostos incidentes sobre o setor portuário. O regime tributário especial vem sendo renovado nos últimos anos, mas desta vez a equipe econômica sinalizou que só aceita debater uma nova prorrogação no âmbito da reforma tributária.

Ocorre que muitos contratos de arrendamento foram assinados considerando as isenções previstas no programa. Caso o Reporto realmente expire, as empresas poderão procurar a Antaq para pedir a revisão dos contratos.

Uma emenda solicitando a renovação do Reporto foi protocolada na semana passada no projeto de lei da “BR do Mar”, mas o pedido foi rejeitado pelo relator, deputado Sargento Gurgel (PSL-RJ). O projeto flexibiliza as regras para afretamento de embarcações estrangeiras, de forma a impulsionar o transporte marítimo de cargas dentro do país, que hoje representa somente 11% do fluxo.

O diretor-geral da Antaq defende um modelo equilibrado, que atenda também aos anseios dos fabricantes de embarcações, mas deixa clara sua posição em relação ao projeto.

A discussão sobre a “BR do Mar” deve ser somente a abertura de um longo período de reformas no setor portuário. Além das concessões das companhias docas, o governo também pretende avançar na aplicação do arrendamento simplificado, inicialmente voltado para áreas menores.

Pela modalidade, essas áreas seriam exploradas pela iniciativa privada por meio de contratos similares a um aluguel, ou seja, o terminal paga por metro quadrado, sem vinculação com o volume de cargas que movimentam.

Para o diretor-geral da Antaq, o modelo é interessante para dar um uso mais célere para essas áreas. Nery também acredita que o arrendamento simplificado pode ser testado como modelo para eventualmente ser adotado no futuro em áreas maiores, hipótese já considerada dentro do Ministério da Infraestrutura.

Os principais atores do setor aguardam a tramitação da “BR do Mar” para dar andamento a uma reforma mais profunda, que envolveria questões trabalhistas, o desenho dos arrendamentos e até mesmo a revisão da Lei 10.233/2001, que criou a Antaq.

As discussões já foram batizadas pelas empresas como uma edição atualizada da Nova Lei dos Portos, sancionada em 2013, no governo Dilma Rousseff. Nery admite ter conhecimento das discussões, mas afirmou que a agência não está acompanhando e que o estágio é incipiente. Na próxima quinta-feira, a diretoria da Antaq volta a debater a polêmica cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE). Também conhecida como THC-2, a taxa está no centro de uma antiga batalha entre os chamados terminais “molhados”, que ficam à beira-mar, e os retroportuários, ou terminais “secos”, que ficam longe da água.

A área técnica da agência concluiu recentemente um estudo que tem o objetivo de criar uma escala de abusividade na cobrança. Pelo modelo, a Antaq define um preço-teto para a SSE, acima do qual ficaria configurada a cobrança abusiva. A iniciativa foi criticada por parte do setor privado, que enxergou uma tentativa de tabelamento dos preços.

O avanço dessa proposta, no entanto, ainda depende da aprovação da diretoria. Empossado depois do início das discussões, Eduardo Nery não deve votar. Na semana passada, o plenário do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) voltou a formar maioria contra a taxa.

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

*Data : 26/11/2020*

## **FIESP E O EXÉRCITO LANÇAM DUAS CARTILHAS PARA MELHORES PRÁTICAS EM VISTORIA E COMÉRCIO EXTERIOR DO SFPC/2**



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/11/file-20201125135712-kk640x4401.jpg>

*Representantes do Exército trataram do controle e armazenamento de produtos controlados a fim de assegurar que não sejam manuseados de forma equivocada. Fotos: Karim Kahn/Fiesp*

Em evento on-line que reuniu militares, nesta terça-feira (24/11), com o general de divisão Adalmir Domingos, coordenador-executivo de conselhos da Fiesp, e o diretor-titular do Departamento de Defesa e Segurança (Deseg) e presidente do Sindicato Nacional das Indústrias de Materiais de Defesa (Simde), Carlos Erane de Aguiar, tratou-se de iniciativa do Serviço de Fiscalização de Produtos Controlados da 2ª RM do Exército.

Houve o lançamento de duas cartilhas orientativas ao usuário nas áreas de vistoria e comércio exterior. Tais cadernos resumem as melhores práticas nessas duas atividades de forma a otimizar os processos que envolvam vistorias de cargas e/ou instalações e operações de desembaraço aduaneiro por parte do Exército.

De acordo com Domingos, o produto controlado é extremamente sensível porque está na origem de uma série de atividades que a indústria, o comércio e o lazer são dependentes. “Um exemplo é



a construção civil, que é dependente da brita, na qual só é produzida com uso de explosivos e produtos químicos. Assim como acontece no agronegócio com os fertilizantes, também na indústria química”, explicou.

Ele esclareceu que não ter controle de recebimento e transporte e armazenamento desses produtos pode levar perigo ao usuário. Por isso, o Exército entra no controle desses produtos para assegurar que não sejam manuseados de forma equivocada com risco e danos a terceiros.

Na ocasião, os representantes do Exército apresentaram como se dá o controle e desembaraço da importação e exportação desse produtos. Estavam presentes o Gen. Div. Chalella, comandante da 2ª Região Militar, o Cel. Schiavon, chefe do Serviço de Fiscalização de Produtos Controlados (SFPC/2), o 1º Ten. Faltz, analista da Carteira de Vistorias do SFPC/2, e o 2º Ten. Matos, analista da Carteira de Comércio Exterior do SFPC/2.

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

*Data : 26/11/2020*

## **DECRETO PRESIDENCIAL ATUALIZA REGULAMENTO ADUANEIRO**

Decreto editado pelo presidente Jair Bolsonaro altera e atualiza o Decreto nº 6.759, de 9 de junho de 2009, que trata do Regulamento Aduaneiro. A norma regulamenta a administração das atividades aduaneiras e define regras para fiscalização, controle e tributação das operações de comércio exterior.

O ato editado aprimora a atuação da Receita Federal na importação de bens e no comércio exterior, com medidas de modernização e desburocratização do setor.

Entre as novidades estão a possibilidade de uso de documentos e assinatura eletrônica, inclusive blockchain. O decreto também dá aos produtos nacionalizados o mesmo tratamento dado aos produtos nacionais.

O ato institui ainda a certificação do Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (Programa OEA), que facilitará a integração do Brasil com outros países, e permitirá a adoção de parâmetros internacionais para o comércio exterior.

O decreto entrará em vigor imediatamente e não precisa ser aprovado pelo Congresso Nacional.

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

*Data : 26/11/2020*

## **POR QUE DEFENDEMOS A RENOVAÇÃO DO REPORTO?**

*Por Bayard Umbuzeiro Filho - Fonte: Revista Informativo dos Portos (26 de novembro de 2020 )*



[https://sopesp.com.br/wp-content/uploads/2019/11/bayard\\_1-300x300.jpg](https://sopesp.com.br/wp-content/uploads/2019/11/bayard_1-300x300.jpg)

Em meio às incertezas que envolvem a votação, no Congresso Nacional, do Projeto de Lei conhecido como BR do Mar, e, consequentemente, de sua emenda relativa à prorrogação do Reporto, pretendemos neste artigo explicar por que a manutenção desse regime de suspensão de tributos é crucial para o bom desempenho do sistema portuário na distribuição de bens e produtos pelo território nacional e também nas relações comerciais do Brasil com o mundo.

Instituído em 2004, pela Lei 11.033, renovado sucessivamente por novas leis e em vigor até dezembro deste ano, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária permite a suspensão do pagamento de tributos, a saber, o Imposto sobre Produtos Industrializados-Importação, a Contribuição para o PIS/Pasep, o COFINS e mesmo o Imposto de Importação, a depender do caso, na importação ou na compra interna de máquinas,

equipamentos, peças de reposição e outros bens sem similar nacional, a serem utilizados nas atividades portuária, ferroviária, de transporte e infraestrutura.

Atualmente mais de 300 empresas estão habilitadas para operar esse regime especial, entre elas, os terminais portuários privados e arrendados, recintos alfandegados, empresas de dragagem, concessionárias de ferrovias e centros de treinamento profissional.

Desde a sua criação, o Reporto vem incentivando essas empresas a investir na modernização de seus equipamentos, com resultados positivos para o comércio exterior e para a economia brasileira. Podemos inclusive afirmar que esse regime muito contribuiu para reduzir o gap estrutural dos portos brasileiros frente ao crescimento, no início dos anos 2000, da corrente de comércio exterior.

Desde então, ele tem funcionado como reforço aos investimentos privados voltados à atualização do parque logístico e tecnológico portuário, notadamente por meio da aquisição de guindastes e empilhadeiras. Os bens importados adquiridos através desse regime têm custo reduzido em até 25% e, no caso dos bens nacionais, o valor final é cerca de 10% menor.

Esses bens, por sua vez, garantem excelência aos serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos pelos portos brasileiros, aos sistemas suplementares de apoio operacional, de segurança e monitoramento do fluxo de pessoas, mercadorias, produtos, veículos e embarcações e de proteção ambiental, às obras de dragagem de canais e berços portuários e de melhoria dos terminais, pátios e armazéns, e à qualificação permanente dos trabalhadores.

O Reporto contempla o setor portuário justamente porque esse é um dos que mais investem em infraestrutura. Nos últimos seis anos, foram R\$ 42,7 bilhões investidos para atender ao volume crescente de cargas movimentadas, com grau de eficiência cada vez mais próximo dos portos estrangeiros mais modernos. Sem contar que tal eficiência beneficia diretamente toda a cadeia de produção nacional, sobretudo o agronegócio e a indústria, no embarque e desembarque de seus produtos.

O Reporto tem por objetivo melhorar a eficiência logística do Brasil, assegurando a continuidade dos empreendimentos, o equilíbrio dos atuais contratos firmados no setor portuário e os custos dos investimentos pactuados nesses contratos.

Do ponto de vista da União, representa vantagem para os cofres públicos, porque a isenção fiscal possibilitada por esse regime contribui para o crescimento da corrente de comércio exterior, dá suporte à cadeia produtiva e preserva os milhares de postos de trabalho alocados nesses segmentos, fazendo girar a roda da economia e aumentar a arrecadação tributária.

Ademais, as isenções proporcionadas pelo Reporto fazem pouca diferença no orçamento nacional. Dos R\$ 330 bilhões previstos de gasto tributário com regimes especiais destinados a diferentes áreas, como saúde, habitação, trabalho, serviços e assistência social, e previstos na Lei Orçamentária de 2020, apenas R\$ 258 milhões são do Reporto, ou seja, 0,08% do total.

A manutenção do Reporto também vai ao encontro do Programa BR do Mar de estímulo à cabotagem, uma vez que um dos objetivos desse programa, segundo o Projeto de Lei 4.199/2020, é estimular os investimentos nas instalações portuárias que realizam as operações de carga e descarga das mercadorias transportadas por esse modal.

Em tramitação na Câmara dos Deputados, o PL 4.199/2020 traz uma emenda de relevância e urgência irrefutáveis.

Em atendimento à demanda das entidades da classe empresarial que compõem a chamada coalizão do setor portuário, dentre as quais, a nossa Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), essa emenda, de autoria do deputado federal Hugo Leal, propõe a prorrogação do prazo do Reporto até 31 de dezembro de 2025.

Ela conta com ampla aprovação de dezenas de associações e federações representativas dos segmentos de transporte, logística e infraestrutura, como a Confederação Nacional do Transporte (CNT), a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) e a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), e também de muitas entidades que representam as empresas atuantes no agronegócio, na indústria e no comércio do Brasil.

A grande movimentação desses segmentos, reforçada pela Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), liderada pelo senador Wellington Fagundes, conquistou também o apoio de deputados e senadores e o compromisso dos presidentes dessas casas legislativas, senador Davi Alcolumbre e deputado Rodrigo Maia, em promover a discussão sobre os benefícios do Reporto extensivos à sociedade.

No governo, o próprio ministro Tarcísio de Freitas já se manifestou a favor da prorrogação do regime, no contexto da estratégia do Ministério da Infraestrutura, alinhada à política do governo federal, de impulsionar os investimentos privados e atrair novos agentes, com vista à solucionar os gargalos na infraestrutura nacional.

Nessa medida, no momento em que o Brasil se esforça para vencer a crise gerada pela pandemia da Covid-19, e tendo em vista que 95% das exportações e importações brasileiras são feitas através dos complexos portuários, o Reporto é vital para viabilizar os planos de negócios das empresas que neles atuam, aprimorar suas rotinas e processos, de forma a viabilizar a retomada do crescimento econômico e fortalecer as relações comerciais do Brasil com os demais países. A propósito, cabe lembrar que durante todo esse período de pandemia, que impactou negativamente muitas das atividades econômicas no País, os portos brasileiros continuaram cumprindo a função de elos da cadeia de transporte de alimentos, medicamentos e demais produtos essenciais à sociedade.

O Reporto não beneficia apenas a infraestrutura logística nacional. A sociedade brasileira necessita da prorrogação desse incentivo para dispor de portos e ferrovias modernas e, com isso, se beneficiar do avanço do Brasil nas transações comerciais internacionais e ao longo de seu vasto território nacional.

Por tais razões, a prorrogação do Reporto até 2025 é indiscutivelmente oportuna. E a rigor, o Reporto deveria, isso sim, se tornar permanente!

Bayard Umbuzeiro Filho - Advogado e empresário, é presidente da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados - ABTRA

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

*Data : 26/11/2020*

## **PAULO SKAF RECEBE PRESIDENTE JAIR BOLSONARO E MINISTROS NA FIESP**



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/11/file-20201126150503-psbolsonaro-768x512.jpg>

**Grupo conversou sobre Reformas, aprovação da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), PEC Emergencial e Teto de Gastos. Foto: Ayrton Vignola/Fiesp**

O presidente Jair Bolsonaro foi recebido nesta quarta-feira (25/11), na Fiesp, pelo presidente Paulo Skaf. Ele estava acompanhado do ministro-chefe da Secretaria de Governo, Luiz Eduardo Ramos, do ministro da Economia, Paulo

Guedes, do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, do ministro das Minas e Energia, Bento Albuquerque, do ministro das Comunicações, Fábio Faria, do Secretário de Assuntos Estratégicos, Flávio Rocha, e do líder do governo na Câmara dos Deputados, Ricardo Barros.

“A conversa foi longa e falamos de reformas, da aprovação da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), PEC Emergencial, Teto de Gastos, entre outros. Senti segurança de que o governo continuará trabalhando para uma boa solução para todas essas questões e que o presidente e o ministro Paulo Guedes estão empenhados em respeitar o teto de gastos”, afirmou Paulo Skaf, presidente da Fiesp/Ciesp, após a visita.

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

*Data : 26/11/2020*

## DIRETORIA DA VALEC FAZ VISITA TÉCNICA AO PORTO DE SUAPE



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/11/divulgacao-25-nov.png>

**Com foco no fortalecimento da intermodalidade, os diretores viram de perto como acontece a movimentação de cargas no Porto localizado em Pernambuco**

Nesta quarta-feira (25), o diretor-presidente da Valec, André Kuhn, e o diretor de Administração e Finanças, Márcio Medeiros, realizaram visita técnica ao Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco. Os diretores da estatal foram convidados a conhecer as instalações e acompanhar de perto a movimentação de cargas do porto.

Acompanhados pelo presidente do Complexo, Leonardo Cerquinho, e pelo diretor de Planejamento e Gestão do Porto, Francisco Martins, os executivos estiveram na ilha de Cocaia pela manhã. À tarde, foi realizada reunião de aprofundamento sobre questões técnicas relacionadas à logística e à infraestrutura portuária.

“Nós, da Valec, entendemos que a logística de que o país passa pela promoção da intermodalidade. Nosso negócio é ferrovia mas, sabemos que no final nossas cargas têm que chegar ao porto”, afirmou Kuhn. Para Medeiros, o encontro foi uma oportunidade de identificar boas práticas de infraestrutura de portos e sua interação com ferrovias, especialmente aspectos de tecnologia e inovação. “Faremos visitas a outros portos com a mesma finalidade”, contou o presidente.

“Foi uma visita muito importante para discutirmos estratégias de infraestrutura e negócios para nosso porto”, pontuou Leonardo Cerquinho, presidente de Suape. O Porto de Suape foi criado há 42 anos e, em 2020, atingiu seu recorde histórico de movimentação.

Com informações da Assessoria de Comunicação Social da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

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

*Data : 26/11/2020*



## **EXAME - FUTURA OF MONEY**

### **DECRETO DE BOLSONARO REGULAMENTA USO DE BLOCKCHAIN NO COMÉRCIO EXTERIOR**

Com decreto, documentos não precisam mais ser assinados manualmente e podem tramitar digitalmente ao serem assinados através da blockchain

*Por Cointelegraph Brasil*

A famosa “papelada” necessária para importar ou exportar produtos a partir do Brasil pode estar com os dias contados: o presidente Jair Bolsonaro assinou o decreto nº 10.550, publicado nesta quarta-feira, 25 no Diário Oficial da União, que regulamenta o uso de blockchain no comércio exterior.



Com o documento, o país passa a ser pioneiro no uso da tecnologia blockchain para o processo de validação da documentação em processos de comércio exterior.



<https://exame.com/wp-content/uploads/2020/11/Blockchain-Brasil-cokada.jpg?quality=70&strip=info&resize=680,453>  
(cokada/Getty Images)

O documento assinado por Bolsonaro altera o decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

Desta forma, no decreto publicado pelo presidente, os documentos não precisam mais ser assinados manualmente ou com o uso de certificado digital. Agora, eles podem tramitar digitalmente ao serem assinados através da blockchain.

“Art. 562. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Economia, poderá dispor, em relação à fatura comercial, sobre: (...) IV — formas de assinatura mecânica ou eletrônica, permitida a confirmação de autoria e autenticidade do documento, inclusive na hipótese de utilização de blockchain”, destaca o documento.

### **bConnect**

O decreto assinado por Bolsonaro é voltado, entre outros, para o bConnect, rede blockchain desenvolvida pelo Serpro para a Receita Federal do Brasil, que começou a ser utilizada em outubro para conectar as aduanas do Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. A plataforma garante a autenticidade e segurança dos dados aduaneiros compartilhados entre os países do Mercosul.

“A rede bConnect começa permitindo o compartilhamento de informações de Operadores Econômicos Autorizados (OEA) e já há previsão de incremento da rede para atender ao compartilhamento de informações de Declarações Aduaneiras. Mais do que um produto, estamos implantando um conceito que permitirá a troca de quaisquer informações entre os países de forma segura e ágil, preservando a soberania de cada país”, destaca o gerente de soluções de comércio exterior do Serpro, Paulo Ramos.

Já para Bárbara Harckbart de Oliveira, da Coordenação-Geral de Administração Aduaneira (Coana) da Receita Federal, o bConnect foi criado para suprir uma necessidade internacional de troca automatizada de dados aduaneiros entre os países, que, antes, era feita, em sua maioria, por meio de planilhas elaboradas ou extraídas do sistema que cada país possuía e enviadas por correio eletrônico.

Paulo Ramos complementa que as empresas certificadas como OEA estão listadas na internet, mas era necessário um sistema em que fosse possível enviar os dados das empresas brasileiras e, ao mesmo tempo, consultar a certificação de empresas estrangeiras.

“O bConnect inaugura um novo cenário de automatização de compartilhamento de informações aduaneiras e será evoluído para permitir a integração do Mercosul a outros blocos econômicos independentemente da tecnologia usada por eles”, revela.

### **Hyperledger**

Segundo o consultor de negócio de soluções para o comércio exterior do Serpro, Fernando Lustosa, a solução bConnect foi desenvolvida utilizando o framework Hyperledger Fabric 1.4, uma aplicação de código-fonte aberta mantida pela The Linux Foundation.

“Esta solução, que é independente quanto ao fornecedor, possibilita que as regras de acesso e visibilidade dos dados dos acordos bilaterais firmados sejam replicadas na rede de blockchain permissionada formada pelos nós dos países do Mercosul”, afirma Lustosa.

Fernando Lustosa explica, ainda, que o Hyperledger Fabric é uma rede de blockchain permissionada definida pelas organizações que pretendem configurar um consórcio.

“Ou seja, é necessário ser convidado para participar de uma blockchain Hyperledger, ao contrário de redes públicas abertas como a Ethereum. As organizações que participam da construção da rede Hyperledger Fabric são chamadas de ‘membros’, Membership Service Provider (MSP), que, no caso do bConnect, são os países do Mercosul”.

Por ser permissionada, o Fabric possui características com vantagens, segundo o Serpro, sobre outras blockchains abertas: proteção de dados e consistência.

“Utiliza permissões para garantir controle dos membros e direitos de acesso; transações confidenciais — controle de visibilidade de transações por grupos baseada em chaves criptográficas (certificados digitais); sem criptomoedas — não necessita mineração ou computação custosa para publicação de transações; programável — lógica implementada em contratos (chaincode) para automação de processos de negócio”, destaca o Serpro.

### Referência internacional

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

A plataforma bConnect foi apresentada, em setembro, ao Customs-Trade Partnership Against Terrorism, programa americano de segurança, como exemplo para garantir autenticidade das informações aduaneiras compartilhadas entre Brasil e países parceiros.

A apresentação feita por especialistas do Serpro marcou o novo momento em que se configura na troca de dados internacionais, no qual o Brasil é referência.

*Fonte : EXAME - FUTURA OF MONEY*

*Data : 26/11/2020*

## JORNAL PORTUÁRIO

### JORNAL PORTUÁRIO

#### CMA-CGM TAMÉM ATINGE MARGEM OPERACIONAL DE 25%

A CMA CGM alcançou no terceiro trimestre uma margem operacional de 24,5% no negócio do shipping. E a situação ainda pode melhorar até ao final do ano.

Depois da Maersk, a CMA CGM anunciou uma melhoria significativa da rentabilidade do negócio de transporte marítimo de contentores para níveis até agora inéditos.



Entre Julho e Setembro, a CMA CGM aumentou os volumes transportados em 1%, para 5,59 milhões de TEU, enquanto as receitas cresceram 6,3%, para 6,2 milhões de dólares, com a ajuda da subida de 5,2% dos fretes para 1 120 dólares/TEU, em média.

<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/11/cma-cgm-tambem-atinge-margem-operacional-de-25-300x217.jpg>

*Entre Julho e Setembro, a CMA CGM aumentou os volumes transportados*

Com as receitas em alta, os navios a navegarem cheios, a redução dos custos do combustível e o plano de poupanças em curso, a CMA CGM aumentou em 76,1% o EBITDA, para 1,5 mil milhões

de dólares. E daí a margem de EBITDA de 24,5%, 7.9 pontos percentuais acima do realizado no trimestre homólogo do ano passado.

Para o final do ano as perspectivas são ainda mais otimistas, com a procura em alta, particularmente nos mercados dos EUA e América Latina, admitindo a empresa um aumento da margem operacional.

Fonte: Transporte & Negócios

Fonte : **EXAME - FUTURA OF MONEY**

Data : 26/11/2020

# EXAME

## REVISTA EXAME

### GUEDES: BRASIL PODERÁ TER ZERO DE PERDA DE EMPREGOS FORMAIS EM 2020

Guedes afirmou que o número de vagas abertas em outubro foi o maior para um mês da série histórica do Caged

Por Reuters



[https://exame.com/wp-content/uploads/2020/11/50567965917\\_5d6f96897a\\_k.jp?q?quality=70&strip=info&resize=680,453](https://exame.com/wp-content/uploads/2020/11/50567965917_5d6f96897a_k.jp?q?quality=70&strip=info&resize=680,453)

(Marcos Corrêa/PR/Divulgação)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quinta-feira que o país poderá chegar ao final do ano com zero de perda de empregos formais no acumulado de 2020.

Em fala à imprensa, Guedes disse que o número de vagas abertas em outubro — de 394.989 — foi o maior para um mês da série histórica do Caged (cadastro de empregos formais), iniciada em 1992.

“Se terminarmos o ano com zero de perda de empregos no mercado formal, terá sido um ano histórico para a economia brasileira”, disse Guedes.

Fonte : Revista EXAME

Data : 26/11/2020



## CÂMARALOG – CÂMARA BRASILEIRA DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA

Demanda por frete rodoviário no Agronegócio tem incremento de 6,5% no acumulado de janeiro a outubro, revela Repom

Por Paulo Menzel

Movimentação de cargas apresenta crescimento em comparação ao mesmo período do ano anterior, mas recua frente ao apanhado até setembro; Baixa é característica da movimentação das safras

Segundo o Índice de Frete e Pedágio Repom (IFPR), a demanda por frete rodoviário no Agronegócio teve incremento de 6,5% ao considerar o acumulado do ano – de janeiro a outubro de 2020. A movimentação no transporte de cargas apresenta crescimento em comparação ao mesmo período do ano anterior, mas recua frente ao acumulado até setembro, quando apresentou aumento de 9,5%.

A Repom, marca líder em soluções de gestão e pagamento de despesas para frota própria e terceirizada da Edenred Brasil, traz mensalmente os dados e as análises do período e, ao analisar o mês de outubro, no comparativo com o mesmo período em 2019, foi possível notar uma queda de 18,8% no volume de fretes rodoviários. Se comparado ao acumulado do ano, até o mês de setembro, houve um aumento de 4,6%.

Ao considerar o setor de Indústria e Varejo, houve um aumento de 8,6% nas demandas por frete nos 10 meses deste ano, comparado ao mesmo período do ano anterior. Os números são reflexo da retomada das atividades econômicas no País. “Como previsto, o mês de outubro continuou com forte ritmo, somando 9,7% de incremento, porém já apresentando algum recuo frente a setembro, mês que apresentou 19,9% de aumento no ritmo de transporte de cargas, caso bastante pontual na retomada da economia. A previsão é de mais redução no ritmo em novembro, já que, historicamente, é um mês menos ativo durante o ano”, pontua Thomas Gautier, Head de Mercado Rodoviário da Edenred Brasil.

Tendo em vista as atividades das principais cidades portuárias do Brasil, houve uma redução significativa no número de fretes, 19,3% a menos do que o mesmo período do ano passado, com maior relevância de baixa no Porto de Itajaí – SC, que apresentou diminuição de 56% no volume de fretes e, no Porto de Santos – SP, que registrou recuo de 38,8%, mais que o dobro da baixa do mês anterior. “O destaque positivo continua com o Porto de Suape, em Pernambuco, que registrou alta de 171% frente a 2019, mas apresentou recuo com relação a setembro, quando o número ultrapassou os 400%”, completa o executivo.

O IFPR é um estudo mensal que atualiza o cenário do frete rodoviário e também das passagens nas praças de pedágios das principais rodovias brasileiras, levantado pela Repom, que intermedia mais de 30 milhões de transações por ano, com mais de 1 milhão de caminhoneiros em sua base. Com um conhecimento de mercado de mais de 25 anos, a Repom conta com um forte DNA financeiro e de inovação por meio de suas plataformas e soluções, usando metodologia ágil, para que seus públicos atinjam altos níveis de eficiência nas operações.

**Fonte : CÂMARA LOG – CÂMARA BRASILEIRA DE LOGISTICA E INFRAESTRUTURA**

**Data : 26/11/2020**

# ISTOÉ Dinheiro

**ISTOÉ - DINHEIRO**

## **ANTES DE TROCA NA FORÇA-TAREFA, GREENFIELD DENUNCIA 5 PESSOAS POR FRAUDES**

A força-tarefa da Operação Greenfield, que apura desvios na Caixa, no BNDES e em fundos de pensão, apresentou denúncia contra cinco pessoas, que foram acusadas de fraude na Caixa Participações (braço da Caixa Econômica Federal). Os procuradores acusam o grupo – cuja identidade foi mantida sob sigilo – de terem permitido a aquisição de participação acionária no Banco Panamericano por cerca de R\$ 739 milhões. A acusação foi finalizada antes de o novo nome escolhido pela Procuradoria-Geral da República (PGR) assumir a coordenação da força-tarefa.

De acordo com a força tarefa, “os deveres de diligência deixaram de ser observados na transação, foram violadas normas internas da CaixaPar e da Lei 11.908/2009 e ainda ocorreu em um contexto de tratativas ilícitas, escancarando o caráter danoso e fraudulento do negócio”. Além do recebimento da denúncia, o Ministério Público Federal pediu o levantamento do sigilo do caso, que segue tramitando sob sigilo.

O novo chefe da força-tarefa é Celso Antônio Três, crítico da Operação Lava Jato. Lotado em Novo Hamburgo (RS), o procurador é conhecido pela atuação no escândalo do Banestado. Recentemente, deu entrevistas e publicou artigo com críticas contundentes à Operação Lava Jato. Ao Estadão, em 2017, demonstrou preocupação com a falta de revisão da operação. Ao portal

jurídico Conjur, em agosto, condenou o personalismo de membros da força-tarefa, disse que a operação 'pretendeu fazer a lei' e acusou 'desvios' nas investigações.

O cargo de procurador natural da Greenfield estava vago desde setembro, quando Anselmo Henrique Cordeiro Lopes pediu exoneração. O sucessor, no entanto, cuidará apenas dos casos em investigação. Todos os inquéritos em que já houve denúncia ou abertura de ação serão redistribuídos entre integrantes da Procuradoria da República no Distrito Federal, conforme consta em despacho do vice-procurador-geral da República, Humberto Jacques de Medeiros.

A Operação Greenfield, que venceria em dezembro, foi prorrogada por 60 dias. Após os dois meses, o novo coordenador deverá apresentar um dimensionamento do volume e da força de trabalho necessária para a continuidade das investigações. Celso Três terá autonomia para decidir se mantém os sete atuais procuradores, Anderson Wagner Gois dos Santos, Hugo Elias Silva Charchar, José Maria Castro Panoeiro, Leandro Musa de Almeida, Michel Francois Drizul Havrenne, Sara Moreira de Souza Leite e Thais Stefano Malvezzi, ou se convoca um edital para a escolha de novos integrantes. O novo coordenador da Greenfield, no entanto, não vai se mudar para Brasília e continuará lotado em Novo Hamburgo.

### **COM A PALAVRA, A CAIXA**

Até a publicação desta matéria, a reportagem entrou em contato com a assessoria da Caixa ainda e ainda aguarda resposta. O espaço permanece aberto a manifestações.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 26/11/2020*

### **DPVAT MUDA DE MÃOS E PODE SER GRATUITO NOS PRÓXIMOS ANOS**

*Da redação*

O seguro obrigatório (DPVAT) quase foi extinto no final de 2019, através de uma medida provisória do presidente Jair Bolsonaro, porém o STF (Supremo Tribunal Federal) derrubou a determinação e o seguro voltou a valer.

Em seguida a seguradora Líder, responsável pela administração do DPVAT, foi intimada pela Superintendência de Seguros Privados (Susep) a ressarcir o valor de R\$2,2 bilhões referentes a despesas irregulares pagas com recursos públicos. Outra decisão judicial condenou a seguradora por erro nas tarifas cobradas e ela teve que restituir os valores excedentes para milhares de brasileiros.

Uma assembleia realizada nesta terça-feira (24) decidiu pela extinção do consórcio de seguradoras que compunham a Seguradora Líder. Com essa decisão, a partir de 1º de janeiro de 2021 o governo federal ficará responsável pela administração do DPVAT.

A Susep estuda um modelo temporário de gestão para manter o serviço. Uma das ideias é manter o seguro para toda frota nacional de forma gratuita para o contribuinte em 2021 e 2022. A Superintendência já demonstrou preferência por um modelo de livre concorrência, em que qualquer seguradora poderia vender as apólices. Mas a mudança tem que passar pelo Congresso

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 26/11/2020*

### **BRASKEM ESTIMA GASTOS ADICIONAIS DE R\$ 3 BI PARA ATENDER ANM E FECHAR MINA**

A Braskem informa que tomou conhecimento de um ofício da Agência Nacional de Mineração (ANM) a respeito das medidas para encerramento das atividades de extração de sal em Maceió com o fechamento da mina incluindo o preenchimento com material sólido de determinados poços de sal adicionais. A petroquímica estima que para a implementação das medidas serão necessários valores de R\$ 3 bilhões em custos e despesas, adicional aos valores já provisionados.



Em fato relevante enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa lembra que já vem implementando ações de preenchimento de quatro poços de sal com material sólido, processo que deve durar três anos, e de fechamento convencional e monitoramento dos seus demais poços de sal.

A Braskem ressalta que estas ações foram definidas com base em recomendações de instituições independentes e especialistas renomados nacional e internacionalmente, e vêm sendo compartilhadas com a ANM.

A empresa reclama, no entanto, que não houve esclarecimento da ANM sobre o ofício informado. “Para a implementação das medidas definidas pela ANM no Ofício e considerando as informações preliminares existentes até o momento, sem que tenha havido ainda esclarecimentos junto à ANM, a companhia estima aproximadamente o valor adicional de R\$ 3 bilhões em custos e despesas, adicional aos valores já provisionados”, afirma.

Tais custos e despesas adicionais, se confirmados, afirma a Braskem, serão incorridos no longo prazo em razão da complexidade dos aspectos técnicos. “O valor total a ser incorrido pela companhia pode ser materialmente diferente da estimativa preliminar com base em vários fatores incluindo, mas não se limitando, ao resultado das ações de monitoramento e preenchimento dos poços, potenciais determinações da ANM no futuro, dificuldades técnicas não esperadas ou custos ou fatores não previstos”, diz.

Adicionalmente, acrescenta, a ANM poderá reavaliar as medidas estabelecidas no Ofício, inclusive dispensar o preenchimento de poços remanescentes em caso de estabilização do solo.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 26/11/2020*



## **TERMINAIS PRIVADOS BANCAM REFORMA NO PORTO DE SANTOS PARA REDUZIR FILA**

Setor vai doar R\$ 750 mil para obra em píer de uso exclusivo da Petrobras na tentativa de reduzir espera de atracação, que chega a 25 dias

*Por Josette Goulart*



<https://veja.abril.com.br/wp-content/uploads/2018/11/brasil-economia-pib-20111126-001.jpg?quality=70&strip=info&resize=680,453>

*Fila de navios no Porto de Santos chega a durar 25 dias Matt Mawson/Getty Images*

Os terminais privados que atuam no Porto de Santos vão bancar uma reforma de 750 mil reais no píer 1, no cais de Alemoa, para tentar desafogar a fila de navios na região. O presidente da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABLT), Carlos

Lopitke, diz que a fila já chegou a atingir 25 dias de espera e nesta semana estava em 18 dias por conta de avarias no berço do porto. Os terminais acertaram a doação dos recursos para a obra há dois meses e a autorização da autoridade portuária (SPA) foi dada somente agora. A empreiteira contratada iniciou a montar o canteiro de obras nesta semana.

A deterioração no maior porto da América Latina está atingindo especialmente a indústria química, com dificuldades para atracar navios tanto do lado de Alemoa quanto da Ilha de Barnabé. Os berços de atracação de Barnabé serão reformados porque estavam quase caindo e as obras não podiam esperar, limitando a capacidade de movimentação. Do lado direito, em Alemoa, houve

uma avaria no dolphin do Píer 1, restringindo a atracação de navios de porte acima de 225 metros. Este píer é de uso exclusivo da Transpetro, empresa da Petrobras, que tem navios maiores e passou então a usar o píer 2, onde tem preferência de atracação. Com isso, os navios foram enfileirando no mar de Santos. Mesmo sendo de uso exclusivo da Petrobras, o setor privado resolveu tomar a frente da obra no píer 1 em função da demora na resolução do problema. A SPA alega que fez uma licitação para a obra, mas as ofertas ficaram acima do orçado pela autoridade obrigando a companhia a reiniciar o processo.

A Santos Port Authority dizia oficialmente até mês passado que a fila no Porto de Santos, causada pela restrição no píer 1, não durava mais de cinco dias. Questionada novamente sobre os terminais alegaram que a duração das filas chegou a 25 dias, a autoridade alega que o problema das filas no píer da Alemoa é histórico. "Decorre da expansão de tancagem fora do Porto Organizado desalinhada do planejamento portuário. A SPA controla unicamente a eficiência de operação nos berços. Para atender a demanda, a única solução é a construção de novos berços, que sempre foi uma das prioridades dessa gestão e endereçada no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ), aprovado neste ano", defende.

A licitação mencionada pela SPA, no entanto, não atende os interesses dos terminais, segundo o presidente da ABLT. Ele diz que os dois novos berços previstos serão usados apenas por quem vencer a licitação. A SPA rebate dizendo que a construção vai aumentar em 80% a capacidade de movimentação de líquidos na Alemoa. "As regras para uso dos berços constarão do edital de licitação que ainda não foi publicado pela Antaq, a agência de transportes aquaviários, responsável pelo processo licitatório", diz. Os terminais alegam que eles mesmos queriam investir nos novos berços cerca de 300 milhões de reais e depois serem ressarcidos com desconto nas tarifas. Legalmente, a SPA diz que isso não é possível porque inclusive teria dinheiro para a obra. Enquanto isso, seguem as filas no Porto de Santos

*Fonte : Revista Veja*

*Data : 26/11/2020*



**EXTRA ONLINE**

## **TRÊS GRUPOS VENCEM CONTRATOS DE RODOVIAS DO MATO GROSSO EM LEILÃO COM POUCA DISPUTA**

*Por Alberto Alerigi Jr.*

SÃO PAULO (Reuters) - O leilão de três trechos de rodovias estaduais realizado nesta quinta-feira na B3 terminou com três consórcios vencedores, em um certame pouco disputado, que foi considerado pelos organizadores como o segundo maior do país envolvendo estradas neste ano.

Os consórcios Via Norte Sul, Via Brasil MT e Primavera MT, formados por grupos nacionais de construção e engenharia, foram declarados vencedores. Apenas um dos lotes foi para critério de desempate, recebendo oferta de outorga de 1 milhão de reais. Um dos lotes teve apenas um grupo apresentando oferta.

"Estamos muito satisfeitos com todo resultado. Nos incentiva a seguir com nossa forte agenda de infraestrutura", afirmou o governador do Mato Grosso, Mauro Mendes. "No próximo ano, vamos publicar mais um lote de concessão. Somando os sete contratos existentes de concessão e os quatro futuros contratos, o Mato Grosso terá mais de 2 mil quilômetros de rodovias em concessão, o que corresponde a 28% da malha pavimentada do Estado", acrescentou.

Os ativos no leilão foram 140,6 quilômetros da MT-130, entre as localidades de Primavera do Leste a Paranatinga, e as rodovias MT-246, MT-343, MT-358 e MT-480, entre Jangada e Itanorte, somando 233,2 quilômetros. A disputa também envolveu 138,4 quilômetros da MT-220, localizada entre Tabaporã e Sinop.

Os trechos, que somam 512,2 quilômetros, concentram boa parte da atividade do agronegócio do Mato Grosso, segundo dados do governo. O Mato Grosso possui 8 mil quilômetros de estradas estaduais pavimentadas e outros 22,3 mil quilômetros sem asfalto.

O grupo Houer, responsável pelos estudos do certame, considerou que o resultado da disputa foi positivo, pois "os vencedores dos lotes já atuam como concessionários e têm ampla expertise nesta atividade", disse o sócio diretor da empresa, Camilo Fraga.

O edital estabeleceu que os vencedores do leilão deverão investir em conservação, recuperação, manutenção e implantação de melhorias nas rodovias, em um total de 1,449 bilhão de reais ao longo dos 30 anos dos contratos de concessão.

Atualmente, há no Mato Grosso sete trechos rodoviários estaduais sob concessão, totalizando pouco menos de 900 quilômetros, segundo dados da agência estadual Ager. Em 2019, um consórcio formado por seis empresas nacionais de construção e infraestrutura assumiu 188 quilômetros da rodovia MT-320.

O maior leilão de rodovias neste ano ocorreu em janeiro, envolvendo cerca de 1.300 quilômetros de estradas estaduais de São Paulo. A disputa foi vencida por consórcio formado por Pátria Investimentos e pelo fundo soberano de Cingapura (GIC), que ofertou outorga fixa de 1,1 bilhão de reais.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 26/11/2020*

## **OI LEVANTA R\$1,4 BI EM LEILÃO DE UNIDADES DE TORRES DE TELEFONIA E DATA CENTERS**

*(Por Carolina Mandl)*

SÃO PAULO (Reuters) - A Oi vendeu nesta quinta-feira torres de telefonia móvel e data centers em leilão que atraiu poucos interessados e que arrecadou cerca de 1,4 bilhão de reais, segundo fatos relevantes publicados pela companhia.

A Highline do Brasil, do grupo norte-americano de private equity Digital Colony, comprou a unidade de torres por 1,067 bilhão de reais. A empresa apresentou a única oferta do leilão deste ativo.

Já a Titan Venture Capital ficou com a unidade de data centers, com uma oferta de 325 milhões de reais, também única apresentada no leilão.

A operadora de telecomunicações planeja usar os recursos para ajudar a sair do plano de recuperação judicial.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 26/11/2020*



**AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

## **EDP CONSTRÓI ÔNIBUS ELÉTRICO CARREGADO POR PAINÉIS SOLARES DA UTE PECÉM, NO CEARÁ**

Companhia conta com investimentos de R\$ 10 milhões em projetos de transporte coletivo 100% elétrico no Brasil

*Por epbr - 26 de novembro de 2020 - Em Transição energética*

A EDP desenvolveu o primeiro ônibus elétrico brasileiro carregado, exclusivamente, a partir de geração solar. O projeto-piloto, desenvolvido em parceria com a Universidade Estadual Paulista (Unesp) ao custo de R\$ 4,85 milhões, tem autonomia de 300 km e potência de 110 KW, o equivalente a cerca de 148 cavalos.

O ônibus, construído sobre um chassi da chinesa BYD com carroceria da Marcopolo, está sendo operado diariamente no transporte de funcionários da EDP no trajeto de cerca de 70 km entre Fortaleza e São Gonçalo do Amarante, onde fica a UTE Pecém. O ônibus recebe nova carga de energia nos intervalos das viagens diárias.

A energia para o veículo é garantida a partir de 183 placas solares instaladas na UTE Pecém. Mas a segunda fase do projeto prevê a instalação de filmes fotovoltaicos orgânicos (OPV, na sigla em inglês) no teto do veículo. O objetivo é que os filmes consigam abastecer parte na necessidade de energia do interior do ônibus, como carregamento de celulares de passageiros.

A EDP tem apostado na mobilidade elétrica, diz o gestor executivo de operação na EDP no Brasil, Cayo Moraes. “O ônibus elétrico solar é uma inovação que mostra o potencial dessa solução sustentável para o transporte urbano e rodoviário de massa”, afirma ele. Ao todo, a EDP está investindo mais de R\$ 10 milhões em mobilidade elétrica para transporte coletivo.

### **Outros projetos**

O primeiro investimento no setor foi um projeto-piloto focado em transporte coletivo 100% abastecido por energia elétrica no Espírito Santo, onde instalou um sistema de quatro estações de recarga para uma frota do Grupo Águia Branca. O projeto demandou investimento de R\$ 6,6 milhões e foi contemplado em chamada pública da Aneel para Mobilidade Elétrica Eficiente, via fundo de Pesquisa e Desenvolvimento.

Em outubro, a EDP anunciou a instalação de 30 pontos de recarga para carros elétricos, que vão cobrir todo o estado de São Paulo. Com investimento de R\$ 40 milhões, o projeto vai viabilizar a maior rede de recarga ultrarrápida de veículos elétricos da América do Sul, ligando os maiores corredores elétricos do país e permitindo viagens completas desde Vitória e Rio de Janeiro até Curitiba ou Florianópolis.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 26/11/2020*

## **TOTAL EREN VAI FINANCIAR R\$ 423 MILHÕES COM BNB PARA CONCLUIR PLANTAS EÓLICAS NO NORDESTE**

Entrada em operação das duas plantas vai mais do que dobrar a produção da Total Eren no Brasil, adicionando 160 MW aos atuais 140 MW produzidos pela empresa

*Por epbr - 26 de novembro de 2020 - Em Clima, Eólica, Transição energética*

A Total Eren anunciou que garantiu com o Banco do Nordeste (BNB) o financiamento de R\$ 423 milhões para as duas plantas eólicas em construção no Rio Grande do Norte. Os projetos, as primeiras plantas eólicas da companhia no Brasil, serão beneficiados por emissão de dívida de longo prazo com maturidade de 22 anos.

Serão destinados R\$ 241 milhões para a usina Terra Santa, que terá 92,3 MW de potência. Outros R\$ 182 milhões serão aportados na conclusão da construção da usina Maral, com 67,5 MW. O custo total de investimento nos projetos chega a R\$ 825 milhões. As plantas contam com cartas de fiança negociadas com recursos limitados, com três bancos comerciais: Sumitomo Mitsui Banking, Banco do Brasil e Santander.

As usinas já possuem acordos privados de 20 anos para fornecimento de energia e devem entrar em operação em meados de 2021. Os projetos vão gerar 720 GWh ao ano, o que equivale ao consumo de 400 mil famílias.

A entrada em operação das duas plantas eólicas do Rio Grande do Norte vai mais do que dobrar a produção de energia da Total Eren no Brasil, adicionando 160 MW aos atuais 140 MW produzidos pela empresa aqui.

Atualmente a produção da companhia no país conta com três usinas solares: Dracena (90 MWp), B JL 11 (25 MWp) e B JL 4 (25 MWp).

Todas com contratos de compra de energia de 20 anos assinados Câmara de Comercialização de Energia Elétrica. O BNB também havia financiado a construção das usinas B JL 11 e B JL 4.

A Total Eren é o braço para investimentos em renováveis da petroleira francesa Total. No Brasil, a empresa é sócia da Petrobras no projeto de Mero, primeira área de partilha da produção do país, e operadora do campo de Lapa, ambos no pré-sal da Bacia de Santos.

### **Petroleiras apostam em renováveis**

Este não é o primeiro investimento de petroleiras estrangeiras em energia solar no Brasil. A Equinor está produzindo a partir da usina de energia solar Apodi, de 162 MW, no município de Quixeré, no Ceará. O projeto fornece energia para cerca de 160 mil residências.

A Lightsource BP, braço da petroleira BP para o desenvolvimento de projetos solares no país, fechou em meados do ano passado a aquisição da Enerlife, empresa desenvolvedora de projetos na América Latina. A empresa possui 1,9 GW de projetos solares em desenvolvimento, incluindo 440 MW de projetos de grande escala aptos a participar em leilão e 180 MW de projetos de geração distribuída, localizados em cinco estados brasileiros.

### **E por que investir em renováveis?**

A decisão de as petroleiras partirem para energias renováveis e se tornarem empresas de energia não é em vão. O Banco Mundial, por exemplo, anunciou que vai deixar de financiar a exploração e extração de petróleo e gás a partir de 2019, ao mesmo tempo que aumentará empréstimos a projetos que ajudem a reduzir o aquecimento global.

Em novembro do ano passado, o conselho do Banco Europeu de Investimento (BEI) anunciou uma nova política de empréstimo para o setor de energia e vai parar de financiar projetos de combustíveis fósseis a partir de 2021. O foco dos novos financiamentos em energia será acelerar a inovação para geração de energia limpa, eficiência energética e renováveis. O banco vai liberar € 1 trilhão para financiamento em ações climáticas e investimentos ambientais sustentáveis na década até 2030

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 26/11/2020*

## **BR DISTRIBUIDORA COMPRA TARGUS E ENTRA NO MERCADO DE COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA**

Aquisição de 70% dos papéis da companhia por R\$ 62,1 milhões ainda precisa de aprovação do Cade

*Por Guilherme Serodio - 26 de novembro de 2020 - Em Fusões e Aquisições, Mercado, Setor elétrico*

A BR Distribuidora anunciou nesta quinta-feira (26) a compra 70% da Targus Energia por R\$ 62,1 milhões. A compra sela a entrada da BR no segmento de comercialização de energia elétrica.

A aquisição ainda prevê mecanismos de earn-out e opções de compra e venda dos 30% restantes de capital da Targus. A companhia, em operação desde 2017, possui cerca de 200 unidades consumidoras em sua carteira e obteve faturamento próximo de R\$ 900 milhões, ano em que negociou o fornecimento de 3,9 mil gigawatts-hora (GWh).

O contrato prevê o pagamento dos valores ao longo dos próximos quatro anos. Mas a operação ainda necessita de aprovação do Cade.



A BR é a maior distribuidora do país, em participação de mercado. Atua na logística e comercialização de combustíveis líquidos, incluindo o segmento de aviação, opera bases e terminais. Em 2019, a Petrobras conclui a oferta de ações que levou a pulverização do controle da BR Distribuidora, deixando de ser uma subsidiária integral.

### **Novos Mercados**

O diretor de Finanças, Compras e Relações com Investidores da BR, André Corrêa Natal, informou que a aquisição está alinhada com a proposta de gestão de portfólio da empresa, visando a abertura de novas opções de crescimento.

Em setembro, Cade aprovou, sem restrições, a entrada da BR Distribuidora no capital da Golar Distribuidora, com até 50% de participação. As duas empresas têm assinado um memorando de entendimento para formar uma sociedade para atuar na distribuição de gás natural liquefeito (GNL).

A parceria em negociação é reflexo da aposta da Golar e da BR Distribuidora na oferta de GNL em pequena escala no Brasil, uma modalidade que tem certos limites em termos de competitividade, mas é vista como uma opção para desenvolvimento de mercados não atendidos pela rede de transporte e distribuição de gás natural, e até mesmo concorrer com o gás canalizado.

A Golar está lutando para conseguir arrendar o Terminal de GNL da Petrobras na Bahia, licitação que acabou desclassificada depois da divulgação do envolvimento que seu ex-presidente, Eduardo Antonello, virou alvo da operação Lava Jato por conta de sua atuação na Seadrill, empresa que afreta sondas para perfuração em águas profundas para a Petrobras.

Antonello se afastou do cargo para cuidar da defesa, mas a medida não foi suficiente para que a análise de risco da Petrobras.

Iniciado em dezembro de 2019, o arrendamento do Terminal de GNL da Bahia faz parte do acordo firmado com o Cade (o TCC) que prevê a saída da Petrobras de diversos elos do mercado de gás, como transporte e distribuição.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 26/11/2020*



### **JORNAL O GLOBO – RJ**

## **GOVERNO AMPLIA EM R\$ 2 BI LIMITE PARA EMPRÉSTIMOS DE ESTADOS E MUNICÍPIOS**

É a terceira vez que o limite de contratações de crédito é ampliado neste semestre

*Por Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA — O governo decidiu nesta quinta-feira ampliar o limite para empréstimos contratados por estados e municípios em R\$ 2 bilhões. Esses entes poderão tomar até R\$ 20,4 bilhões em crédito em 2020.

A decisão do Conselho Monetário Nacional (CMN) é a terceira do tipo neste semestre. Em junho, a ampliação tinha sido de R\$ 4 bilhões e em agosto de R\$ 6 bilhões.

A decisão eleva o limite de contratação de crédito com garantia da União de R\$ 7,5 bilhões para R\$ 9 bilhões e amplia o limite para empréstimos sem garantia de R\$ 10,5 bilhões para R\$ 11 bilhões, somando os R\$ 2 bilhões. O Ministério da Economia ressaltou que a medida não tem impacto fiscal.

Também de acordo com a pasta, o novo limite está de acordo com a situação fiscal dos estados e municípios e com a demanda por esses empréstimos.

O limite deste ano é menor do que os de 2019, quando foi de R\$ 24,5 bilhões e de 2018, de R\$ 24 bilhões. O Ministério destacou que diferente dos anos anteriores, o limite de 2020 foi seguidamente elevado por conta dos “vários eventos” que ocorreram no período.

“Em 2020 este limite foi sendo ampliado em função dos vários eventos que se seguiram no ano, os quais alteraram não somente a projeção de resultado primário dos entes subnacionais, estabelecida na LDO, mas também as estimativas mensais para este resultado realizadas pela Secretaria do Tesouro Nacional”.

**Fonte : O Globo - RJ**

**Data : 26/11/2020**

## **‘É UM EVENTO SUPERADO’, DIZ CAMPOS NETO SOBRE REAÇÃO DE GUEDES**

Presidente do BC disse que fala não era uma crítica a Guedes quando falou da necessidade de um plano para redução da dívida

**Por Gabriel Shinohara**



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24767798-eb6-630/FT1086A/652/x90261880\\_EC-Brasilia-BSB-29-10-2020-O-Senador-Plinio-Valerio-recebe-o-Presidente-do-Banco-Central-Ro.jpg.pagespeed.ic.pRdvWs-qaE.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24767798-eb6-630/FT1086A/652/x90261880_EC-Brasilia-BSB-29-10-2020-O-Senador-Plinio-Valerio-recebe-o-Presidente-do-Banco-Central-Ro.jpg.pagespeed.ic.pRdvWs-qaE.jpg)

**Campos Neto afirmou que sua fala não foi uma crítica ao ministro da Economia Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo**

BRASÍLIA — O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou nesta quinta-feira que as alfinetadas públicas com o ministro da Economia, Paulo Guedes, são um “evento superado”. Campos Neto fez a afirmação durante entrevista para o SBT News.

Campos Neto disse que conversou com Guedes e ressaltou que apenas estava “ecoando” uma preocupação do ministro e dos próprios técnicos do Ministério da Economia.

— É importante estar dentro do teto de gasto. É importante passar uma mensagem de disciplina fiscal. Aliás, foi a mesma mensagem que foi passada pelo Bruno Funchal, que é secretário do Tesouro, numa entrevista anterior. Então não era uma crítica. Eu estava, na verdade, ecoando uma mensagem que tinha sido inclusive propagada pelo ministro e pela área de economia.

Na noite de quarta-feira, Guedes respondeu a algumas críticas de que ele estaria desacreditado. Questionado sobre a fala do presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, de que o país precisa de um plano para recuperar a credibilidade, Guedes alfinetou e disse que há um plano, e que se Campos Neto tivesse um melhor que apresentasse. Os dois conversaram nesta manhã e, segundo interlocutores, a relação está “tranquila”.

O presidente do BC disse que tem um pensamento muito parecido com o ministro e voltou a explicar que há uma preocupação com o volume dos gastos do governo.

— Nós temos um pensamento muito parecido e entendemos que tivemos um grau de liberdade grande no ano de 2020 por causa da pandemia para fazer um gasto. Esse grau de liberdade veio, em parte, porque nós tínhamos um sistema que nos fazia automaticamente voltar para a disciplina fiscal, que é o teto de gastos. E quando começaram surgir propostas que flertavam por não respeitar o teto de gastos ou desrespeitar a trajetória de convergência da dívida, nós ecoamos. Eu entendo que é a mesma mensagem.

Como fez na sua fala na quarta-feira, Campos Neto reafirmou que o Brasil tem uma fragilidade fiscal e que é preciso ter disciplina e uma “convergência” da dívida pública. Ele ressaltou que é difícil manter a inflação e os juros baixos com um fiscal “descontrolado”.

— Nós precisamos crescer com a iniciativa privada, porque temos pouco espaço fiscal. Para crescer com a iniciativa privada, precisamos gerar credibilidade. A credibilidade hoje está baseada em dois fatores: aprovação das reformas e a disciplina fiscal. Se nós trilharmos esses dois caminhos, vamos gerar credibilidade que vai gerar investimento.

O presidente da autarquia voltou a dizer também que uma política que aumente os gastos e fure o teto, por exemplo, não seria bem recebida pelos investidores.

— Imagino que, qualquer saída, que for percebida como uma saída que não gere convergência fiscal vai ter uma reação adversa e podemos ir para o caminho de desorganização de preço, como câmbio desvalorizar, curva de juros subir ainda mais, o prêmio de risco do Brasil subir ainda mais.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/11/2020*

## **'NÃO É O FIM DO MUNDO' DEIXAR DE APROVAR REFORMAS NO CURTO PRAZO, DIZ SECRETÁRIO DO TESOURO**

Relatório aponta que teto de gastos será cumprido até 2023

*Por Manoel Ventura*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24767191-23c-079/FT1086A/652/xantcrz\\_abr\\_06051915159.jpg.pagespeed.ic.-AS\\_HH7p9Q.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24767191-23c-079/FT1086A/652/xantcrz_abr_06051915159.jpg.pagespeed.ic.-AS_HH7p9Q.jpg)

*O secretário do Tesouro Nacional, Bruno Funchal Foto: Antonio Cruz / Agência Brasil*

BRASÍLIA — O secretário do Tesouro Nacional, Bruno Funchal, minimizou nesta quinta-feira a possibilidade de medidas de ajustes nas contas públicas não serem aprovadas no curto prazo. Ele citou relatório do próprio Tesouro indicando que o teto de gastos, que impõe um limite nas contas

públicas, será cumprido até 2023.

— A não aprovação para já não é o fim do mundo, porque o teto vai ser cumprido até 2023 — disse Funchal, em entrevista sobre o resultado das contas públicas de outubro.

O governo tenta aprovar no Senado três propostas de emenda à Constituição (PECs) com ajustes de longo prazo nas contas públicas. Essas propostas são vistas pela própria equipe econômica como importantes para garantir o equilíbrio das contas públicas, o respeito ao teto e indicar a investidores responsabilidade fiscal.

— Em relação às PECs fiscais, se elas forem aprovadas, é uma sinalização excelente porque já reduz bastante da incerteza em relação a trajetória da despesa para além de 2022. Esse é um grande ganho. Fortalece uma regra fiscal que vai ter impacto positivo para além de 2022. Como tem uma trajetória de despesa muito previsível para além de 2022, porque fortalece o teto, vai ter efeito na taxa de juros hoje — ponderou Funchal.

O relatório do Tesouro, chamado de Relatório de Riscos Fiscais da União, divulgado nesta quinta, afirma que “verifica-se a possibilidade razoável de cumprimento da regra do teto de gastos até 2023, caso se mantenha o controle para expansão ou criação de novas despesas”.

O próprio relatório diz, porém, que o país, assim, “se encontra em uma posição frágil, inclusive para realizar políticas sociais necessárias”.

“Com a dívida em nível tão alto, choques que obstruam a retomada do crescimento econômico, onerem o custo da dívida ou prolonguem os déficits primários podem conduzir a dívida pública a uma trajetória ainda mais alta, sem perspectiva de estabilidade no horizonte no médio prazo. Assim, a tomada de decisão de medidas com impacto fiscal requer o máximo de cautela, devendo ponderar-se, sempre, seus reflexos para a estabilidade econômica do país”, diz o documento.

O relatório também alerta que a capacidade de financiamento da dívida do governo no mercado “pode encontrar limites” caso não haja reversão da trajetória de rombos nas contas.

Na rota inversa da privatização: governo quer retomar BR-040 entre Rio e Juiz de Fora, para relícitar em 2022

Com um buraco nas contas, o governo precisa recorrer ao mercado para cobrir os gastos. Neste ano, a dívida pública federal do subiu 9,2% entre janeiro e outubro, somando R\$ 4,64 trilhões.

Nos últimos meses, o Tesouro precisou emitir títulos da dívida com prazos cada vez mais curtos para conseguir financiar o déficit causado pelos gastos de combate à pandemia do novo coronavírus.

“A capacidade de absorção dessa dívida em mercado pode encontrar limites caso não seja revertida a trajetória de déficits primários nas contas públicas”, avisou o Tesouro.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/11/2020*

## **GUEDES E CAMPOS NETO CONVERSAM APÓS MINISTRO QUESTIONAR QUAL O PLANO DO PRESIDENTE DO BC**

Chefe do Banco Central pediu plano que indique preocupação com a dívida

*Por Manoel Ventura e Eduardo Campos*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24766975-100-4ce/FT1086A/652/x90556986\\_BrasilBrasilia19-11-2020Presidente-Jair-Bolsonaro-participacompanhado-de-mini.jpg.pagespeed.ic.EYGiv9rpts.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24766975-100-4ce/FT1086A/652/x90556986_BrasilBrasilia19-11-2020Presidente-Jair-Bolsonaro-participacompanhado-de-mini.jpg.pagespeed.ic.EYGiv9rpts.jpg)

*O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, e o ministro da Economia, Paulo Guedes, durante cerimônia de hasteamento da bandeira, no Palácio do Planalto Foto: Jorge William / Agência O Globo/19/11/2020*

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, e o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, conversaram por telefone na manhã desta quinta-feira, depois de alfinetadas públicas na véspera. A relação dos dois está “calma” e “tranquila”, segundo interlocutores.

Durante à tarde de quarta-feira, em evento com o mercado, Campos Neto disse que os investidores aguardam por uma sinalização de responsabilidade fiscal do governo e disse ser necessário “um plano que indique e dê clara percepção para os investidores de que o país está preocupado com a trajetória da dívida”.

Mais tarde, perguntado por jornalistas sobre as declarações do presidente do BC, Guedes disse que Campos Neto sabe qual é o plano do governo. E se Campos Neto tem um plano melhor, é preciso perguntar a ele, completou Guedes.

— Pergunta para ele qual o plano dele para recuperar a credibilidade. O plano nós já sabemos qual é, nós já temos. O nosso plano é transformar a economia brasileira numa economia de mercado — disse o ministro.

Para não deixar um mal estar entre os dois, Guedes disse que não havia visto a fala do presidente do Banco Central antes da entrevista que ele deu à imprensa, inicialmente programada para falar



sobre a nova Lei de Recuperação Judicial. Segundo interlocutores dos dois, a relação entre eles está “calma”.

Fontes próximas a eles também ressaltaram que Campos Neto sabe qual é o plano de Guedes, voltado para um conjunto de reformas econômicas e aprovação de marcos regulatórios para pavimentar a retomada da economia. Mas ponderam que Campos Neto não pode se furtar de fazer os alertas sobre a importância de o país voltar ao trilho das reformas, ajustes e, principalmente, manutenção do teto de gastos.

Guedes usou a entrevista, de mais de 20 minutos, para desabafar e rebater críticas de que o governo não tem um plano e estaria sem rumo na condução da equipe econômica.

O ministro listou uma série de medidas já tomadas por sua gestão e disse haver “falsas narrativas” contra ele. O ministro também rechaçou estar “desacreditado” e afirmou que o desempenho da Bolsa de Valores confirma essa percepção.

O tom de desabafo chamou a atenção do entorno de Guedes, que vê um ministro pressionado. A resposta sobre Campos Neto foi considerada “atravessada” por interlocutores, que ressaltam, porém, que Guedes tem fama de dar caneladas até mesmo em aliados.

Procurados, o Banco Central e o Ministério da Economia disseram que não iriam se manifestar.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/11/2020*

## **MATO GROSSO PASSA 512 QUILOMETROS DE RODOVIAS À INICIATIVA PRIVADA**

Concessionárias deverão fazer investimentos de R\$ 1,45 bilhão em 30 anos

*Por Ivan Martínez-Vargas*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24766974-a64-ee0/FT1086A/652/xmato.jpg.pagespeed.ic.tsPDbcHKjN.jpg>

*Mato Grosso: concessão de estradas Foto: MAURO PIMENTEL / AFP*

SÃO PAULO - O governo do Mato Grosso leiloou três lotes de rodovias estaduais nesta quinta-feira em leilão promovido em São Paulo. Ao todo, passam à iniciativa privada 512 quilômetros de estradas, totalizando R\$ 6 bilhões em contratos.

Os concessionários vão administrar os ativos por 30 anos em contratos que preveem a realização de R\$ 1,45 bilhão de investimentos no período, além de R\$ 1,9 bilhão previsto para ser despendido na operação dos ativos.

O Consórcio Via Norte Sul, liderado pela construtora Constral, venceu a concorrência com o Via Brasil, da Conasa, e vai administrar trecho de 138,4 quilômetros da rodovia MT -220 entre os municípios de Tabaporã e Sinop, região com importante produção agrícola. Os investimentos previstos são de R\$ 267 milhões em 30 anos.

O certame estipulou um piso e um teto de tarifa de pedágio para cada lote rodoviário e o critério primário para decidir o vencedor foi o menor valor de pedágio proposto. O Via Norte Sul venceu a concorrência ao oferecer tarifa de R\$ 8,25, ante preço máximo de R\$ 8,30 previsto no edital.

Na rota inversa da privatização: governo quer retomar BR-040 entre Rio e Juiz de Fora, para relícitar em 2022

A Conasa fez propostas pelos três lotes, mas levou que prevê o maior volume de investimentos, de R\$ 815 milhões, como única interessada. O trecho em questão compreende 233,2 quilômetros



das rodovias MT-246/343/358/480 e conecta as cidades de Itanorte, Tangará da Serra e Jangada. A empresa ofereceu tarifa R\$ 7,90, exatamente o valor máximo previsto no edital.

O trecho com maior disputa foi o do lote que compreende 140 km da rodovia MT-130 entre os municípios Primavera do Leste e Paranatinga, que prevê investimentos de R\$ 365 milhões. O consórcio liderado pela Conasa e o Primavera MT-130, liderado pela Vale do Rio Novo Engenharia e Construções ofereceram a mesma tarifa de pedágio, R\$ 7,90, valor máximo estipulado no edital.

O critério de desempate definido em edital foi o valor de outorga. O consórcio liderado pela Vale do Rio Novo ofereceu R\$ 1 milhão pelo ativo, 20 vezes maior que o valor da proposta da Conasa, de R\$ 50 mil.

Com o resultado do certame, o Mato Grosso passa a ter dez concessões rodoviárias ao todo.

Para o advogado Rodrigo Campos, do escritório Porto Lauand, o edital é o primeiro do tipo a estabelecer preço máximo e mínimo de pedágio para evitar, em tese, que concessionários façam leilões agressivos que inviabilizem depois a operação dos ativos.

### **Próximos leilões**

O governador do Mato Grosso, Mauro Mendes (DEM), afirmou que o estado deve conceder ao menos mais sete ativos até 2022. Segundo ele, serão passados à iniciativa privada ao menos mais 1.900 quilômetros de rodovias nos próximos dois anos.

- Planejamos a construção de 2.400 quilômetros de rodovias no estado e o governo não em condições de investir em construção e ao mesmo tempo alocar recursos para manutenção. Com os outros sete lotes de concessão em estudo, vamos ser o segundo estado do país em rodovias concessionadas - afirmou.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/11/2020*

## **LOURÃO DIZ QUE FALA DE EDUARDO BOLSONARO SOBRE CHINA NÃO INTERFERE NA ATUAÇÃO DO GOVERNO**

Vice-presidente disse que foi apenas uma 'declaração' de um parlamentar; depois, em evento, destacou relacionamento comercial com país asiático

*Por Daniel Gullino*

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão minimizou nesta quinta-feira a fala do deputado federal Eduardo Bolsonaro (PSL-SP) sobre "espionagem da China", dizendo que foi apenas uma "declaração" de um parlamentar e que o trabalho do governo com o país asiático continua.

— É exatamente isso o que você falou, declaração. Nada mais do que isso. Estamos trabalhando de forma objetiva e mantendo contato com nossa contraparte na China. A gente segue nosso trabalho normal aqui no governo — disse Mourão, ao chegar no Palácio do Planalto.

Na segunda-feira, Eduardo Bolsonaro afirmou que o Brasil aderiu ao programa Rede Limpa, do governo dos Estados Unidos, para impedir a "atos de vigilância do governo chinês" na quinta geração de telefonia móvel (5G).

A declaração motivou uma reclamação formal da embaixada da China ao governo brasileiro, na qual afirma que as declarações do deputado perturba a parceria com o Brasil.

Eduardo é presidente da Comissão de Relações Exteriores da Câmara. Entretanto, Mourão disse que o órgão não representa o governo:

— A Comissão de Relações Exteriores não é governo, é uma comissão parlamentar.

Também na manhã desta quinta-feira, o vice-presidente participou de um evento promovido pelo Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC). Em seu discurso, ressaltou que o país asiático é o maior parceiro comercial do Brasil e que essa situação foi intensificada durante a pandemia do novo coronavírus:

— A China é nosso maior parceiro comercial há uma década. A crise mundial gerada pela pandemia do Covid-19 não alterou esse quadro, ao contrário, as autoridades chinesas estimam que a importação de produtos brasileiros baterá recorde neste ano de 2020, contrastando com o contexto de desaceleração generalizada verificado no comércio internacional.

O conselho publicou um documento que defende alinhamento dos dois países em torno de três prioridades comerciais: infraestrutura, tecnologia e finanças.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/11/2020*

## **PETROBRAS CORTA EM QUASE 30% INVESTIMENTO PARA OS PRÓXIMOS CINCO ANOS**

Plano de Negócios 2021-2025 prevê aportes de US\$ 55 bilhões, o menor desde 2006. Pré-sal é prioridade

*Por Ramona Ordoñez*

RIO - O quadro de incertezas devido à forte queda dos preços do petróleo no mercado internacional, agravado com a queda do consumo por conta da pandemia, levou a Petrobras a cortar em quase 30% os investimentos para os próximos cinco anos, atingindo um patamar semelhante ao de 14 anos atrás.

A estatal planeja investir US\$ 55 bilhões no período 2021-2025, dos quais 84% (US\$ 45 bilhões) nas atividades de Exploração e Produção de petróleo e gás (E&P). Esse volume de investimentos para os próximos cinco anos representa uma redução de 27% em comparação aos US\$ 75,7 bilhões previstos no Plano de Negócios anterior de 2020-2024.

O atual montante também é próximo ao do plano de 2006-2010, para o qual a Petrobras planejou investimentos de US\$ 56,4 bilhões.

O plano para 2025 foi aprovado no fim da tarde de quarta-feira pelo Conselho de Administração da empresa. Segundo a Petrobras, do total de investimentos em E&P, cerca de US\$ 32 bilhões (70%) serão destinados para os ativos do pré-sal.

### **Projeto viável com petróleo a US\$ 35**

“A alocação está aderente ao nosso posicionamento estratégico, com foco em ativos de classe mundial em águas profundas e ultraprofundas, tendo em vista a qualidade do capital humano, estoque de conhecimento tecnológico e capacidade de inovar.”

De acordo com a Petrobras, para enfrentar os tempos difíceis de preços baixos do petróleo, somente foram aprovados projetos que sejam resilientes, ou seja, que sejam economicamente viáveis a um petróleo cotado a US\$ 35 o barril.

O barril do petróleo tipo Brent fechou com queda de 1,52%, valendo US\$ 47,79. Em dia de feriado nos Estados Unidos, o que interrompeu o funcionamento dos mercados, a baixa liquidez contribuiu para as perdas da commodity.

De acordo com o novo plano de negócios, está prevista a entrada em operação de 13 novos sistemas de produção, todos em águas profundas e ultraprofundas.

A produção de petróleo e gás natural deve passar dos 2,75 milhões de barris diários em 2021 para 3,3 milhões de barris diários em 2025. Já a produção que a companhia prevê colocar no

mercado é de 2,45 milhões de barris diários no próximo ano, chegando a 3 milhões de barris por dia em 2025.

### **Meta de dívida em US\$ 60 bi**

Em termos de produção, a redução em relação ao plano anterior foi relativamente pequena. No plano 2020-2024, a companhia previa atingir os 2,7 milhões de barris por dia neste ano e chegar a 3,5 em 2024.

Em nota, a empresa reafirmou que a redução da dívida e a desalavancagem financeira “continuarão a ser prioritárias, sendo a geração de caixa operacional e os desinvestimentos fundamentais para esses fins.” A companhia tem mais de 50 ativos em diferentes estágios do processo de venda.

De janeiro de 2019 a setembro de 2020, apesar dos impactos da Covid-19 e do choque do petróleo em 2020, a companhia reduziu a dívida bruta em US\$ 31 bilhões. Está mantida a meta de atingir US\$ 60 bilhões em 2022.

Para Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos, o plano de negócios da Petrobras aprovado para 2021/25 está em linha com o plano anterior e reconhece o cenário ainda de incertezas em relação aos preços do petróleo .

### **Analistas aprovam plano**

Para Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos, o novo plano está alinhado ao atual cenário de incertezas do setor e tem como positivo o compromisso da companhia de chegar em 2021 com uma dívida bruta de US\$ 67 bilhões, o que representa uma queda de 15,8% em relação à de 2020, e de reduzir a emissão de gases que afetam o clima.

Quanto à redução de metas de produção, o especialista da Ativa destacou que, desta vez, foi "em menor intensidade na ponta curta", ou seja, em 2025.

— O movimento é a forma natural da companhia ajustar a produção diante da assunção de um cenário mais complexo — destacou Arbetman.

Luis Sales, analista da Guide Investimentos, observa que o foco na redução da dívida é fundamental, considerando que atualmente a dívida líquida da estatal é ainda superior ao seu valor de mercado:

— O momento agora de fato é de reduzir dívida, não é momento de aumentar a produção. O foco é na redução das dívidas, inclusive a redução dos investimentos é justamente para forçar uma redução maior das dívidas. Não surpreende que a companhia está sendo bem conservadora em seus investimentos. E essa cautela é bem positiva.

Em 30 de setembro último a dívida bruta da Petrobras fechou em US\$ 79,6 bilhões, contra US\$ 87,1 bilhões em dezembro de 2019. A empresa tem valor de mercado de R\$ 340 bilhões, enquanto que a dívida líquida chega a R\$ 367 bilhões.

Já o analista Luiz Caetano, da Planner Investimentos, apesar de considerar muito positivo o plano apresentado pela Petrobras, no momento em que as empresas petrolíferas enfrentam enormes desafios, avalia que as metas são “pouco ousadas, mas factíveis”.

— Isso é diferente do que a Petrobras apresentava no passado, quando os números eram extremamente otimistas, mas nunca atingidos. Além disso, como dizia um ex-presidente da Vale, empresa de commodities não pode ter dívida elevada. No caso das petroleiras, é só ver que as concorrentes da Petrobras têm baixa alavancagem — ressaltou.

Sandra Peres, analista da TradeMap, destacou que o corte de investimentos para os próximos cinco anos indica que a gestão da companhia continua focada no reequilíbrio financeiro:

— O presidente da petroleira (Roberto Castello Branco) comentou também que os impactos da pandemia da Covid-19 fizeram com que a companhia revisasse a sua meta de produção para os próximos anos.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 26/11/2020*

# O ESTADO DE S. PAULO

## O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

### PETROBRAS APROVA PLANO ESTRATÉGICO PARA 2021 A 2025 COM QUEDA DE 27% NO VALOR

*Da redação e Estadão Conteúdo*

A Petrobras divulgou seu plano estratégico para o quinquênio 2021-2025, com previsão de investimentos (capex) de US\$ 55 bilhões, dos quais 84% estão alocados à Exploração e Produção de petróleo e gás (E&P). A estatal tem como meta também reduzir sua dívida bruta para US\$ 60 bilhões em 2022 e terminar 2025 com volume de produção de 3,3 milhões de barris de óleo equivalente por dia (BOED).

Segundo o Globo, o valor para os próximos cinco anos representa uma queda de 27% sobre os US\$ 75,7 bilhões previstos no Plano de Negócios anterior de 2020-2024.

Dos US\$ 46 bilhões de investimentos em E&P, cerca de US\$ 32 bilhões serão destinados para os ativos do pré-sal. “A escassez de capital impõe competição entre projetos para a obtenção de ‘funding’, sendo aprovados somente os que são resilientes ao preço de petróleo Brent de US\$ 35/bbl”, ressaltou a empresa.

Desta forma, a previsão é de entrada em operação de 13 novos sistemas de produção, sendo todos alocados em projetos em águas profundas e ultra profundas. Assim, a petrolífera estima produção de 2,75 milhões de boe/d em 2021 e de 2,9 milhões em 2022.

Para 2023, a expectativa é de produção de 3,1 milhões de boe/d. Já em 2024 e 2025, a previsão é de 3,3 milhões boe/d.

“A produção de óleo para 2021 reflete os impactos associados a covid-19 e os desinvestimentos ocorridos em 2020. Consideramos uma variação de 4% para mais ou para menos para a produção de 2021”, explicou a Petrobras em comunicado.

Em relação à desalavancagem, a estatal destaca que de janeiro de 2019 a setembro de 2020, mesmo com os impactos da covid-19 e do choque do petróleo em 2020, conseguiu reduzir a dívida bruta em US\$ 31 bilhões, mantendo a meta de atingir US\$ 60 bilhões em 2022.

“A diminuição da dívida e a desalavancagem financeira continuarão a ser prioritárias, sendo a geração de caixa operacional e os desinvestimentos fundamentais para esses fins”, pontuou a companhia, acrescentando que o portfólio de desinvestimentos contém no momento mais de 50 ativos em diferentes estágios do processo de venda.

A empresa afirma ainda que o plano estratégico mantém os cinco pilares que atuam na sustentação para a implantação do conjunto de estratégias: maximização do retorno sobre o capital empregado; redução do custo de capital; busca incessante por custos baixos e eficiência; meritocracia e segurança, saúde, respeito às pessoas e ao meio ambiente.

O plano apresenta também quatro métricas de topo que deverão impactar diretamente a remuneração não só dos executivos, mas de todos os empregados da companhia em 2021, como a Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (IGEE), volume vazado de óleo e derivados (VAZO), dívida bruta de US\$ 67 bilhões em 2021 e delta do EVA (ferramenta de gestão Economic Value Added) consolidado de US\$ 1,6 bilhão.

## Sustentabilidade

O Plano Estratégico 2021-25 contempla também medidas de sustentabilidade, como o uso de novas tecnologias para descarbonização de processos e produtos, que envolvem por exemplo redução da queima de gás natural em flare, reinjeção de CO2 e ganhos de eficiência energética nas refinarias. “Criamos uma gerência executiva focada em mudança climática, ligada à Diretoria de Relacionamento Institucional e Sustentabilidade, e almejamos manter a Petrobras no primeiro quartil da indústria em relação à baixa emissão de CO2”, destacou.

Para isso, a petrolífera revisou 10 compromissos de sustentabilidade. Entre eles estão a redução das emissões absolutas operacionais totais em 25% até 2030; zero queima de rotina em flare até 2030; Redução de 32% na intensidade de carbono no E&P até 2025 e crescimento zero na geração de resíduos de processo até 2025.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/11/2020*

## 'CAGED MOSTRA QUE RECUPERAÇÃO COMEÇOU, APESAR DE TODOS OS PROBLEMAS', DIZ PESQUISADOR DA FIPE

Segundo Hélio Zylberstajn, geração de quase 400 mil postos formais de trabalho em outubro reflete a retomada em vários setores da economia

*Por Márcia De Chiara, O Estado de S.Paulo*

### **Entrevista com**

#### **Hélio Zylberstajn, professor sênior da FEA/USP e pesquisador da Fipe**

A geração líquida de quase 400 mil postos formais de trabalho em outubro é uma recuperação vigorosa do emprego, sustentável e reflete a retomada que houve em vários setores da economia, segundo Hélio Zylberstajn, professor sênior da FEA/USP e pesquisador da Fipe.

Apesar dessa melhora, ele lembra que 20 milhões de brasileiros perderam trabalho formal e informal por conta da pandemia e o saldo positivo de vagas com carteira assinada dos últimos meses é ainda insuficiente para resolver o problema. “O filme da ocupação está muito ruim, mas o retrato hoje está muito bom. E o filme tende a melhorar daqui para frente.” A seguir trechos da entrevista.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/6/1520468788168.jpg>

*Hélio Zylberstajn, economista da FEA/USP Foto: EPITACIO PESSOA/AE*

Como o sr. avalia o resultado do Caged de outubro, com a abertura líquida de 394 mil postos com carteira assinada?

É uma notícia animadora mesmo. Não chega a ser uma novidade porque em setembro o Caged já tinha fechado com um saldo positivo de 314 mil vagas. Em termos mensais, poucas vezes chegamos a essa marca.

De onde vem esse resultado?

As últimas pesquisas do IBGE mostram que comércio, indústria e serviços estão positivos e o emprego está refletindo essa reviravolta. Acho que uma parte é sazonal, pois no fim do ano o emprego cresce. Tanto a indústria está produzindo para o final do ano como o comércio e os serviços estão contratando para o final do ano. Com a pandemia e o lockdown, todo mundo ficou em casa e houve queda repentina no consumo: as lojas pararam de vender, as fábricas pararam de produzir. A queda na atividade foi um baque enorme. As previsões eram de uma queda do PIB (Produto Interno Bruto) entre 9% e 10%. Mas a coisa começou a voltar: as pessoas passaram a consumir e as empresas começaram a correr atrás para atender a demanda. Daí, houve um



crescimento dos dois lados. Por isso, o emprego cresceu rapidamente. É algo surpreendente, ninguém esperava uma recuperação com esse vigor.

Os trabalhadores temporários entram nesse saldo?

Sim, são contratados com carteira assinada.

Quando desse saldo é trabalhador temporário e efetivo?

A indústria e a construção civil contrataram muito em outubro. E a indústria não contrata temporários. Quem contrata temporários é o comércio e não se trata de uma parcela tão grande. É recuperação de emprego mesmo. A contratação nos serviços também aumentou muito.

Essa recuperação do emprego é sustentável?

A parte dos temporários, é claro, vamos perder. Mas as empresas estão contratando não só temporários. A decisão de contratar é uma decisão tardia. O empresário antes de contratar espera um tempo para saber se a demanda se sustenta mesmo. Se ele decidiu contratar, é porque está convencido de que vai vender. A minha expectativa é que, fora a sazonalidade da perda do emprego em dezembro, essa coisa vai se sustentar no começo do ano que vem. Não vamos ter um saldo de 400 mil novos empregos em janeiro, mas não vamos ter gente sendo demitida. Além de os empresários estarem contratando porque sentiram que as vendas estão firmes, quem entrou na suspensão do contrato de trabalho e na redução de jornada e salário tem garantia de emprego. Esses trabalhadores não serão demitidos. Estamos projetando a manutenção do emprego para os meses iniciais do ano que vem. Tudo indica que é uma recuperação com alguma sustentação.

Qual é a tendência do emprego como um todo, já que há muitos informais que estão fora do mercado?

O último dado do IBGE que pega o trabalhador formal e o informal mostra que ambos estavam crescendo a ocupação na Pnad (a pesquisa sobre mercado de trabalho do IBGE). O que vai acontecer daqui para frente é algo meio paradoxal, mas que é fácil de entender. Tivemos um deslocamento enorme de pessoas para fora do mercado de trabalho. Muitos trabalhadores formais foram desligados e muitos informais, os ambulantes, perderam mercado. Esse povo foi para casa e não aparece na estatística da desocupação porque não está procurando emprego.

Agora, como eles estão vendo essa melhora, vão voltar ao mercado. Por isso, a ocupação vai crescer, porque as empresas estão contratando. E a taxa de desocupação também vai crescer porque muita gente estará voltando a procurar emprego. A questão é que a oferta de vagas será num volume menor do que a quantidade de pessoas que precisam de trabalho. Na pandemia, tivemos um crescimento de 20 milhões de pessoas não ocupadas. Destas, metade está procurando emprego e a outra metade quieta em casa. Quando se olha para o Caged e se vê que as contratações líquidas foram de 400 mil em outubro, se tem a dimensão de quantas vagas são necessárias ainda. Precisamos arrumar trabalho para esses 20 milhões de desocupados.

Então o cenário é favorável ou não para a ocupação?

O filme da ocupação está muito ruim, mas o retrato hoje está muito bom. E o filme tende a melhorar daqui para frente.

Mas vai melhorar mesmo com o fim do auxílio emergencial, com a incerteza do quadro fiscal o risco de uma segunda onda de covid?

Apesar de tudo, foram contratadas 400 mil pessoas em outubro. Isso está mostrando uma energia, um vigor latente na economia. Precisa acontecer uma coisa muito ruim, uma tripla tempestade perfeita para desmanchar esse movimento que começou. Claro que temos problemas, mas a recuperação começou, apesar de todos os problemas que temos.

Com esse resultado do Caged são zeradas as perdas que houve com a pandemia?

De janeiro a outubro, estamos no vermelho com 171 mil postos. Na pandemia, de março a outubro, estamos devendo 511 mil vagas. Esse saldo negativo da pandemia vai se reduzir bastante com o resultado de novembro, que provavelmente será muito bom, e ficar muito próximo de zero. Mas o ano fecha no negativo porque em dezembro geralmente há mais demissões do

que contratações. É um movimento sazonal que não tem a ver com a pandemia. Teremos perdas no fechamento do ano, mas muito menor do que imaginamos.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/11/2020*

## **FMI PEDE INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA**

Documento do 'staff' do Fundo Monetário Internacional recomenda "impulso sincronizado" de investimento público em infraestrutura nos países para ajudar na retomada da economia global.

*Por Fernando Dantas*

Em nota de acompanhamento sobre a recente cúpula virtual de chefes de Estado do G-20 organizada pela Arábia Saudita, o staff do Fundo Monetário Internacional (FMI) comentou que há sinais de que a retomada do mundo, depois do auge do impacto econômico da pandemia, pode estar perdendo fôlego.

O documento tem muito da sabedoria convencional para o atual momento, como recomendações de medidas "inteligentes" de contenção diante da segunda onda – testes, monitoramento e isolamento de infectados e uso de máscaras –; uma estratégia multilateral e coordenada de produção, aquisição e distribuição das vacinas em âmbito global; manutenção (para os países em condições) de estímulos monetários e fiscais; apoio aos grupos mais vulneráveis; e reformas econômicas.

Há, no entanto, um item que se destaca por não ser tão convencional assim, e de certa forma é até uma novidade em termos das recomendações do FMI. O Blog do FMI destacou o tema.

O documento, produzido pelo staff, e que não necessariamente reflete a visão do Comitê Executivo do FMI, propõe um impulso sincronizado (entre os países) de investimentos públicos em infraestrutura.

Os autores da proposta deixam claro que a contribuição de cada país para esse impulso sincronizado depende, claro, do "legado econômico e fiscal" da pandemia. Em outras palavras, a recomendação não é para que países fragilizados em termos fiscais, como o Brasil, saiam gastando em projetos de infraestrutura como se não houvesse amanhã.

Mas a ideia é que, com a grande capacidade ociosa que existe hoje no mundo, um adicional sincronizado de investimento em infraestrutura em diversos países pode ter um efeito mutuamente dinamizador, pelos canais do comércio internacional.

Segundo os cálculos mencionados no documento, o PIB global seria quase 2% maior em 2025 se as economias com espaço fiscal aumentassem o seu investimento em infraestrutura em 0,5 ponto porcentual (pp) do PIB em 2021, subindo para 1 pp do PIB em 2022, e mantendo o adicional neste nível até 2025.

Esse cenário também pressupõe que economias com "espaço fiscal em risco" realizem um aumento do investimento público em infraestrutura no período correspondente a 1/3 do que é feito pelas economias com espaço fiscal.

Por meio de cálculos econométricos, o staff do FMI estima que, se forem excluídos os efeitos mutuamente dinamizadores do fato de que o impulso na infraestrutura será sincronizado entre diversos países, o impacto de aumento do PIB mundial até 2025 seria reduzido a pouco menos de 1,2%.

Posto de outra forma, como escrevem os economistas, "seria necessário 2/3 a mais de gasto para haver o mesmo impacto no produto na ausência de transbordamentos [dos efeitos] entre países (...)".

Segundo o staff do FMI, o impulso na infraestrutura deveria priorizar 'investimentos verdes', como projetos de trânsito de massa eficiente, redes elétricas 'inteligentes', retrofit de edificações para

fortalecer a eficiência energética. Outra prioridade deveria ser a atividades intensivas em emprego de manutenção de infraestrutura.

O economista Manoel Pires, especialistas em questões fiscais do Ibre/FGV e ex-secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, nota que, para o Brasil, provavelmente um país “com espaço fiscal em risco”, participar do ‘impulso sincronizado’ mencionado no documento significaria aumentar o investimento público em infraestrutura em 0,17 pp do PIB em 2021 e 0,33 pp a partir de 2022, o que parece “bem módico”.

Pires, que em nada subestima a difícil situação fiscal pela qual o Brasil passa, nota que a recomendação do staff do FMI pode ser melhor entendida como parte de uma busca global por fontes de crescimento após o auge do impacto econômico da pandemia.

“Em princípio eu não seria contra [a participação do Brasil no eventual ‘impulso sincronizado’], mas isso tem que ser avaliado no contexto de toda a nossa discussão fiscal do momento, em que entra o teto, o auxílio emergencial etc.”, conclui o economista.

Fernando Dantas é colunista do Broadcast ([fernando.dantas@estadao.com](mailto:fernando.dantas@estadao.com))

Esta coluna foi publicada pelo Broadcast em 26/11/2020, quinta-feira.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/11/2020*

## **PLANO ESTRATÉGICO DA PETROBRÁS REDUZ PRODUÇÃO E TENTA DESTACAR AGENDA AMBIENTAL**

Estratégia anterior tinha como plano produzir 3,5 milhões de barris ao dia, em 2024; agora, a projeção é de produção de 3,3 milhões de barris ao dia, em 2025

*Por Denise Luna, Matheus Piovesana, Niviane Magalhães e Wagner Gomes, O Estado de S.Paulo*

RIO e SÃO PAULO - O detalhamento dos planos estratégico da Petrobrás para os próximos cinco anos mostrou que a petroleira decidiu trocar uma alta mais forte na produção por ativos mais lucrativos. A decisão levou à redução das previsões de crescimento e reforçou a prioridade no pré-sal e na redução da dívida alta. Uma novidade fora dos números foi o destaque às preocupações ambientais. A mensagem é que, mesmo com as forças voltadas ao combustível não renovável, a Petrobrás também quer ser verde.

Em relação ao plano quinquenal anterior, válido no período de 2020-2024, os investimentos e a produção de petróleo previstos encolheram. Os aportes previstos foram de US\$ 75,7 bilhões para US\$ 55 bilhões. A estratégia anterior tinha como plano produzir 3,5 milhões de barris ao dia, em 2024. O número ficou mais longe. Agora, a projeção é de produção de 3,3 milhões de barris ao dia, em 2025.

Os menores investimentos e produção são consequência de a Petrobrás ter optado por campos que dão retorno caso o petróleo Brent seja negociado a US\$ 35, estratégia que a ajudou a resistir à pandemia. Nesta quinta-feira, 26, o barril fechou cotado a US\$ 47,80. Além disso, a empresa tirou da conta os campos menos atrativos, que já começou a vender. O resultado é que a produção em 2021 deve cair 2%, para depois voltar a crescer. Na Bolsa, os números não foram bem recebidos. Nesta tarde, as ações caíram 1,84% (ordinária) e 1,52% (preferencial).

Assim como a companhia, analistas preferiram adotar um tom conservador. "Claro que se a empresa continuar desinvestindo, essa curva (de produção) pode ser revista", afirma Tasso Vasconcellos, analista da Eleven Financial. Ainda assim, ele considera que o plano é positivo em um prazo mais longo. "Historicamente, o foco da Petrobrás nunca foi a eficiência, mas isso está mudando."

Neste ano, em meio ao choque do petróleo, a companhia apostou no pré-sal, que tem baixo custo de extração. A estratégia se provou certa: a Petrobrás gerou bilhões em caixa mesmo com o

tombo nos preços do petróleo, dinheiro que reduziu sua alta dívida. O Plano mostrou que esse modo de defesa será mantido.

O conservadorismo foi visto na meta de redução da dívida. Com a geração de caixa deste ano, analistas especulavam que o nível de US\$ 60 bilhões seria esperado já para o ano que vem, mas a Petrobrás preferiu mantê-lo no horizonte para 2022. O número, o menor em uma década, vai sinalizar que a petroleira está pronta para pagar dividendos extras, algo que hoje ela não faz. O Citi estimou que esse pagamento pode chegar a US\$ 6 bilhões em 2022, ou R\$ 32 bilhões.

Mas parte dos analistas se mantém mais otimista que a companhia. Isso porque desde janeiro do ano passado, a dívida caiu US\$ 31 bilhões. No terceiro trimestre, estava em US\$ 79,6 bilhões. "Há uma chance razoável de que a dívida líquida chegue a US\$ 60 bilhões no final de 2021", escreveram Vicente Falanga e Gusatvo Sadka, do Bradesco BBI.

### **Petroleira verde**

A Petrobrás fez ainda sinalizações de que vai reforçar a agenda da sustentabilidade ambiental ao revisar suas metas de redução de emissões de gases poluentes. Mais do que isso, atrelou a remuneração de seus funcionários ao cumprimento dessas metas, sinalizando que pretende ir além do discurso.

Especialistas veem como um passo audacioso. Ao priorizar o petróleo, ao contrário de rivais internacionais que apostam em energias renováveis, a Petrobrás atrelou seu futuro a um combustível relacionado à degradação do meio ambiente. Agora, precisa sinalizar que compensará os impactos. "Não é uma opção. Se as empresas não fizerem isso, não haverá procura pelos papéis. O custo ambiental já começa a ser precificado", diz Shin Lai, estrategista da Upside Investor.

Ele diz ainda que a ascensão do democrata Joe Biden à presidência dos Estados Unidos cria um desafio adicional ao setor. Biden pode impor restrições às petroleiras, o que colocaria um prazo de validade na atratividade do petróleo. "É uma corrida contra o relógio. Se esse plano de desaceleração de investimentos no setor petroleiro realmente pegar firme, uma empresa gigante com tantos ativos não será lucrativa e não terá muito valor", afirma.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 26/11/2020*

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

## **LEI DE FALÊNCIAS É APROVADA PELO SENADO E VAI À SANÇÃO PRESIDENCIAL**

Nova lei favorece empresas devedoras

*Por Vandson Lima, Renan Truffi e Rafael Walendorff — De Brasília*



[https://s2.glbimg.com/p0YzOV\\_SgCulBHqiYzMm8\\_SnOq5Y=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/t/I/BHlc9kSoCPE\\_ZVnN0SQfA/foto26pol-101-falencia-a10.jpg](https://s2.glbimg.com/p0YzOV_SgCulBHqiYzMm8_SnOq5Y=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/t/I/BHlc9kSoCPE_ZVnN0SQfA/foto26pol-101-falencia-a10.jpg)

**Rodrigo Pacheco: prazo de 180 dias para a venda dos ativos e consequente encerramento da falência, o projeto "resolve um dos grandes gargalos jurídicos do Brasil" — Foto: Leopoldo Silva/Agência Senado**

O Senado aprovou ontem, em votação simbólica, o projeto da nova Lei de Recuperação Judicial e

Falência, que visa modernizar a legislação, ampliar os dispositivos de recuperação extrajudicial e aumentar a quantidade de empresas que conseguem sair da situação de crise financeira e manterem suas atividades. O texto segue para sanção do presidente Jair Bolsonaro.

A proposta foi aprovada nos mesmos termos da Câmara dos Deputados, mas com algumas emendas de redação que ampliam os efeitos da lei para, por exemplo, permitir expressamente a inclusão dos produtores rurais como sujeitos aptos aos benefícios da lei e, portanto, aptos a requerer a sua recuperação judicial.

Empresas que pedirem ou tiveram aceito pedido de recuperação judicial poderão parcelar suas dívidas com a Fazenda Nacional em até dez anos. Fica também estabelecida a suspensão da execução das dívidas por 60 dias para a realização das negociações extrajudiciais. Esse prazo não existe hoje e, enquanto a empresa negocia com os credores, pode ser executada por outra parte deles. A proposta reduz o quórum para aprovar o plano de recuperação extrajudicial, de 60% para 50% dos detentores de crédito.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que a aprovação da nova lei “acelera a velocidade de cicatrização da economia”. É ainda uma sinalização de que a agenda de reformas não está parada. “Com um processo institucional mais sólido, mais consolidado como esse, estamos cicatrizando a economia mais rápido”, afirmou, acrescentando que não é a queda dos setores mais atingidos pela pandemia que vai condenar o país ao desemprego em massa.

Para o relator, senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG), ao prever prazo máximo de 180 dias para a venda dos ativos da massa falida e conseqüente encerramento da falência, o projeto “resolve um dos grandes gargalos jurídicos do Brasil, pois visa a reduzir o tempo de conclusão dos processos de falência no Brasil, fomentando assim o reempreendedorismo”. Fica vedada a distribuição de lucros e dividendos no período de recuperação empresarial. O devedor fica dispensado de pagar imposto de renda e de contribuição social sobre o lucro líquido em caso de ganho de capital derivado de alienações de bens em recuperação ou falência, salvo se o adquirente for empresa do mesmo grupo econômico.

O texto do projeto define que poderá requerer recuperação judicial o devedor que, no momento do pedido, exerça regularmente suas atividades há mais de dois anos. No caso de que exerce atividade rural, admite-se a comprovação do prazo por meio da Escrituração Contábil Fiscal (ECF), ou por meio de obrigação legal de registros contábeis.

O único destaque votado foi apresentado pelo PT, para alterar um dispositivo e evitar que o juiz possa determinar a extinção de todas as obrigações do falido, inclusive, as obrigações trabalhistas. “Não é aceitável a extinção das obrigações, o que beneficiaria de forma indevida o falido”, avaliou o líder petista, Rogério Carvalho (SE). Contudo, os senadores rejeitaram a mudança por 52 votos a 20.

A equipe econômica comandada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, era entusiasta da proposta e alega que, com a pandemia da covid-19, há um aumento no volume de fechamento das empresas. A visão é que é preciso dar condições para o capital bom dessas empresas em situação falimentar ser redirecionado mais rapidamente para outros projetos, aumentando também a produtividade da economia. Por isso, a expectativa é que o governo sancione a matéria com rapidez.

O presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), deputado Alceu Moreira (MDB-RS), disse ao Valor que o texto da nova lei de falências deve ser sancionado até 15 de dezembro. “Extremamente estratégica para o setor”, avalia, a proposta deve dar mais segurança jurídica para quem financia a produção agropecuária e garantir o direito, com critérios pré-estabelecidos, para a recuperação como último recurso aos agricultores.

“O projeto não tira do produtor o direito de ter a recuperação, mas estabelece os critérios. Antes de tudo, protege o crédito, dá segurança para quem empresta e reduz o risco de quem toma. Isso vai ter custo mais barato”, afirmou. Parte do setor produtivo queria elevar valores e prazos



referentes à recuperação judicial. Produtores também reclamam da exclusão das Cédulas de Produto Rural (CPR) das dívidas que poderão ser incluídas no processo a princípio.

Alceu Moreira garantiu que o Ministério da Agricultura já tem o texto pronto para uma norma infralegal que vai regulamentar os “casos fortuitos” ou “de força maior”, como perdas por pragas ou clima, em que as CPRs poderão ser incluídas nas recuperações judiciais. “Esse texto já está escrito, delineado pela ministra Tereza Cristina. Assim que tiver sanção, e vai ser até 15, vão estar claramente na lei e na regulamentação as condições para produtor ter acesso à RJ e nenhuma delas permite o oportunismo. Tudo isso acaba definitivamente com a pré-condição está estabelecida”, concluiu.

Esse é um dos pontos que preocupa boa parte das empresas que financiam o setor produtivo, como tradings e revendas. (Colaboraram Mariana Ribeiro e Edna Simão)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 26/11/2020

## PORTO DE SANTOS VIVE CICLO DE OBRAS PRÉ-DESESTATIZAÇÃO

Investimentos em curso somam R\$ 2,6 bi, e novos projetos podem mais do que dobrar cifra  
Por Taís Hirata — De São Paulo

### Canteiro de obras

Porto de Santos vive onda de investimentos e transformações



[https://s2.glbimg.com/m0XlcsRB1u4GNU3qIUzW2zeTiGQ=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/y/g/wCH3V2QWa57SwRu2qgDQ/arte26emp-101-porto-b4.jpg](https://s2.glbimg.com/m0XlcsRB1u4GNU3qIUzW2zeTiGQ=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/y/g/wCH3V2QWa57SwRu2qgDQ/arte26emp-101-porto-b4.jpg)

Em meio a estudos para desestatizar sua gestão, o Porto de Santos vive hoje um ciclo de investimentos bilionários. Ao todo, estão em curso obras que somam R\$ 2,6 bilhões em terminais públicos e privados, segundo um levantamento da Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o porto.

Obra	Empresa	Investimento (Capex) Em R\$ milhões	Conclusão
1 Novo viaduto na Ilha Barnabé	Suzano, MRS, Ferrovia Centro Atlântica, Rumo	40	2020
2 Novo pier de atracação	Ageo Norte	68	2022
3 Ampliação e aprofundamento do cais e reforço da estrutura para a instalação de novos portênières	Santos Brasil	420	2021
4 Novo terminal (STS 20)	Hidroviás do Brasil	203	2022
5 Readequação de linhas férreas	Portofer	64	2021
6 Novos 11 silos, 1 nova moega ferroviária, 2 novos tombadores ferroviários, 3 torres de embarque	Terminal Exportador de Santos (TES)	395	2023
7 Instalação de shiploader	Terminal XXXIX	89	2021
8 Instalação de novos tanques	Citrosuco	65	2020
9 Novos armazéns para açúcar (um deles em parceria com a Tereos, em Guarujá) e tulla ferroviária	VLI	252	2020
10 Construção de pera ferroviária, de armazém, expansão do cais e novos dois viadutos	DPW e Suzano	700	2020
- Dragagem de manutenção	SPA	274,7	2021
11 Reforço e recuperação do cais da Ilha Barnabé	SPA	24,8	2022

Fonte: Santos Port Authority

No curto prazo, a cifra deverá crescer em mais R\$ 1,4 bilhão, se considerados os dois novos terminais de celulose arrematados recentemente pela Eldorado e pela Bracell – que vão investir, juntas, R\$ 380 milhões – e o leilão de duas áreas para combustíveis, previsto para 2021 e com previsão de R\$ 1 bilhão em obras.

Os investimentos atuais no porto são fruto de licitações e renovações de contratos realizados nos últimos cinco anos. Além disso, uma fatia relevante – R\$ 700 milhões – se refere a um projeto de celulose no terminal privado da DP World, com a Suzano.

Para o presidente da SPA, Fernando Biral, uma das explicações para o atual ciclo de investimentos é o planejamento de longo prazo do porto, lançado em 2019 e consolidado neste ano com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) – que não passava por uma revisão há 14 anos.

“Abriu-se espaço para novos investimentos. Hoje temos áreas corretamente destinadas. Antes havia uma série de ‘puxadinhos’, terminais que operavam com contratos de transição que não exigiam qualquer investimento”, afirma o executivo.

Um exemplo disso é a área ocupada pela Transpetro, subsidiária da Petrobras, que por anos ocupou um espaço amplo e privilegiado na margem direita do porto por meio de contratos de transição. Agora, o local dará lugar a dois terminais de granéis líquidos, nos quais haverá mais de R\$ 1 bilhão de investimentos. Os projetos estão em análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU), e o leilão deverá ser realizado no primeiro semestre de 2021.

A SPA também acaba de dar o pontapé inicial a outros três arrendamentos que deverão ser licitados no próximo ano, diz Bruno Stupello, diretor de Infraestrutura da companhia docas.

O primeiro deles será um terminal de fertilizantes na região de Outeirinhos. O segundo, um terminal retroportuário de contêineres na área do Saboó e, o terceiro, um terminal de granéis sólidos vegetais na região do Paquetá. Os estudos foram entregues nos últimos dias à Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que fará a estruturação.

Também em 2021 deverão começar as discussões para um novo terminal de contêineres em Santos, na região do Saboó, em uma área vizinha à da Brasil Terminal Portuário (BTP). Hoje, no porto, há três grandes operadores de contêineres: além da BTP, a Santos Brasil e a DP World. Com o novo terminal, abriria-se espaço para um quarto grande grupo. “Este será o próximo grande leilão de Santos”, diz Stupello.

A projeção preliminar é que os quatro contratos somem, juntos, R\$ 3,4 bilhões em investimentos.

Além dos terminais, está em desenho um novo modelo de gestão para a rede ferroviária dentro do porto, para viabilizar os cerca de R\$ 2 bilhões de investimentos em acessos viários.

Hoje, as ferrovias do porto são de responsabilidade da Portofer, uma concessionária da Rumo, mas que não gera receita ao grupo – são vias que fazem apenas uma “última milha” no transporte da carga. A ideia da SPA é criar uma nova empresa em formato cooperativo, no qual outras companhias possam participar da gestão – no caso, a MRS e a VLI, que também têm ferrovias que desembocam no Porto de Santos.

A concessão da Portofer vence apenas em junho de 2025, mas a SPA pretende alterar o modelo antes disso. Nos próximos meses, já será lançada a consulta pública com a proposta, diz Stupello.

“As próximas grandes obras de acessos rodoferroviários, da ordem de R\$ 2 bilhões, provavelmente já estarão sob o novo contrato. Será um formato cooperativo, permitindo a entrada de novos players”, afirma.

Todos esses planos caminham em paralelo ao processo de desestatização da SPA, cujos estudos estão em fase inicial. Os investimentos, porém, ajudam a aumentar o valor do ativo, diz Biral.

Para operadores e armadores, a maior onda de melhorias no complexo santista virá a partir da entrada da nova gestão privada do porto, que deverá trazer investimentos, não apenas nos terminais em si, mas na estrutura do porto. Entre as obras consideradas prioritárias estão as melhorias nas vias de acesso terrestres e o aprofundamento do canal de acesso, que permitirá, em um médio prazo, a vinda de novos navios de maior porte ao país.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data : 26/11/2020*

## **COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL TEM CONTRAÇÃO DE US\$ 14 BILHÕES, DIZ OCDE**

Globalmente, o comércio de mercadorias das maiores economias reunidas no G-20 tiveram um salto no terceiro trimestre

*Por Assis Moreira, Valor — Genebra*

O comércio exterior do Brasil sofreu contração de US\$ 14 bilhões no terceiro trimestre de 2020, comparado ao nível de antes da pandemia de covid-19, no quarto trimestre de 2019, mostram dados da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

As exportações brasileiras declinaram US\$ 3,8 bilhões entre julho e setembro, em relação a antes da pandemia. As importações tiveram uma contração bem maior, de US\$ 10,2 bilhões.



[https://s2.glbimg.com/CQ2mZ7Te bArgAhZ1gYMF EKuw h7w=/0x0:1 024x375/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63 b422c2caee4269b8b34177e8876 b93/internal\\_photos/bs/2019/p/A/j L7YIWQ3Kd7e7PvoBFgA/ap1933 6778099472.jpg](https://s2.glbimg.com/CQ2mZ7Te bArgAhZ1gYMF EKuw h7w=/0x0:1 024x375/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63 b422c2caee4269b8b34177e8876 b93/internal_photos/bs/2019/p/A/j L7YIWQ3Kd7e7PvoBFgA/ap1933 6778099472.jpg)

**Comércio; exportação; disputa EUA-China — Foto: Elaine Thompson/AP**

No terceiro trimestre, as exportações de mercadorias brasileiras tiveram um modesto crescimento de 1,6% em valor e as importações, uma contração de 8,9%, em relação ao segundo trimestre.

Globalmente, o comércio de mercadorias das maiores economias reunidas no G-20 teve um salto no terceiro trimestre, com exportações aumentando 21,6% e as importações 18,1%, comparado ao desastroso segundo trimestre quando as medidas de 'lockdown' estavam em vigor.

Mas a OCDE nota que dados preliminares já apontam que a volta de medidas restritivas em várias economias, e o recrudescimento do vírus voltou a ter impacto negativo nos fluxos de exportações e importações em outubro.

Outros indicadores confirmam que uma modesta retomada da economia desacelerou no quarto trimestre de 2020, com a pandemia continuando a causar estragos.

No terceiro trimestre, os Estados Unidos tiveram aumento de 23,6% e 18,5% nas exportações e importações, respectivamente, comparado aos três meses anteriores.

A Europa teve um ritmo de crescimento similar em seu comércio exterior.

Mas no geral, o comércio internacional dos países do G-20 permaneceu 5% abaixo do nível do quarto trimestre de 2019.

Entre as economias do G-20, somente a China recuperou seu comércio, com alta de 9,6% nas exportações e de 13,7% nas importações entre julho e outubro, níveis acima de antes da pandemia. Isso ocorreu sobretudo pelas vendas de equipamentos chineses de proteção na área da saúde, em meio à enorme demanda global por ventiladores, máscaras, luvas médicas etc.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 26/11/2020**

## **SENADORES ACERTAM VOTAÇÃO DE 'NOVO MARCO DAS FERROVIAS'**

Acordo entre oposição e governo encaminha aprovação do projeto no começo de dezembro  
**Por Renan Truffi e Daniel Rittner — De Brasília**

Num acordo entre oposição e governo, o Senado deve votar no início de dezembro o projeto que está sendo tratado como o novo marco regulatório das ferrovias. A proposta já tem um parecer final de autoria do senador Jean Paul Prates (PT-RN) e depende apenas da definição de uma data para ser apreciada, o que pode acontecer logo após o segundo turno das eleições.

A principal expectativa das concessionárias era poder transformar suas concessões em autorizações, a exemplo do que ocorreu recentemente na telefonia fixa. Isso porque o projeto trata principalmente de viabilizar novas ferrovias pelo regime de autorização. O senador Jean Paul Prates era favorável a uma transição entre as duas modalidades, mas decidiu abandonar este tópico diante de divergências no próprio governo – os ministérios da Economia e da Infraestrutura chegaram a divergir sobre a melhor solução para o setor.

O assunto também foi alvo de especulação por parte de algumas empresas do segmento, mas estas evitaram entrar em rota de colisão com o governo. “A gente pensou em fazer a migração. Propomos isso, foi uma iniciativa nossa, mas não houve um movimento [de apoio]”, disse o parlamentar. O relator não descarta, entretanto, que isso possa ser objeto de uma emenda de plenário. “Nada impede que apareça até mesmo uma emenda para colocar isso no texto”, afirmou.

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) é uma das interessadas nesse regime de transição e, segundo fontes, está trabalhando para convencer os parlamentares a sugerirem mudanças com esse propósito até a data da votação.

O projeto também prevê a utilização de um mesmo trecho ferroviário por várias empresas. A ideia inicial é que fossem usados os instrumentos do direito de passagem e do acesso mútuo, para que linhas férreas privadas pudessem ser usadas por terceiros, mediante acordos voluntários entre as partes interessadas.

Segundo alguns especialistas, esse dispositivo poderia beneficiar o escoamento de produção do agronegócio, o que atraiu os interesses da bancada ruralista.

O senador do PT optou, no entanto, por evitar um texto taxativo em relação a este ponto, justamente porque o tema tem provocado embates. Alguns grupos e empresas do agronegócio queriam que, tanto nas concessões como nas autorizações, o projeto fizessem algum tipo de “reserva de capacidade”, como forma de promover a passagem de terceiros na linha.

Em vez disso, o parecer final explica que, nas ferrovias privadas, fica “livre” a oferta de capacidade para a realização do transporte de carga ou de passageiros. No caso das concessões, a oferta a terceiros “não está proibida nem está obrigada”, diz o texto. “Caberá ao gestor avaliar, quando da elaboração do projeto da licitação, identificar e avaliar as demandas e dar viabilidade ao empreendimento, garantindo, assim, que acudam interessados ao certame licitatório”.

O projeto também prevê a possibilidade de que uma entidade privada de autorregulação possa se responsabilizar por fazer o controle de aspectos técnicos e operacionais, normas relativas ao tráfego, além de determinar que tipo de vagão e locomotiva poderão andar nas vias. “No substitutivo foram estabelecidas as regras para autorização do tráfego ferroviário visitante e prevista a possibilidade de arbitragem privada e de denúncia ao órgão regulador em caso de existência de conflitos”, diz o texto.

Apesar disso, o atendimento às regras de segurança continuam sob a fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Outra mudança é em relação à competência da União para aprovar os regulamentos e as normas das entidades ferroviárias privadas, bem como para fiscalizar e regular as atividades das administrações ferroviárias quanto a aspectos técnicos, ambientais e econômicos. Todas essas atribuições constavam do projeto original, mas o relator considerou que tratava-se de interferência excessiva.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 26/11/2020*

## **FRANCESA TOTAL EREN FINANCIADA R\$ 423 MI COM BNB PARA PARQUES EÓLICOS NO BRASIL**

Do total, R\$ 241 mi serão destinados a projeto de 92,3 MW de capacidade instalada, e R\$ 182 mi para projeto de 67,5 MW, ambos em construção no Rio Grande do Norte

*Por Letícia Fucuchima, Valor — São Paulo*

A companhia francesa Total Eren anunciou nesta quinta-feira que fechou um financiamento de R\$ 423 milhões para seus primeiros parques eólicos no Brasil, em construção no Rio Grande do Norte.

O financiamento de longo prazo foi concedido pelo Banco do Nordeste (BNB), único credor da transação. A dívida tem maturidade de 22 anos. As cartas de fiança foram negociadas na modalidade “non-recourse”, com os bancos Sumitomo Mitsui, Banco do Brasil e Santander.



Do montante total, R\$ 241 milhões serão destinados ao projeto de Terra Santa, com 92,3 megawatts (MW) de capacidade instalada. Outros R\$ 182 milhões irão para o projeto Maral, com 67,5 MW. As duas plantas têm contratos de 20 anos para fornecimento de energia no ambiente de contratação livre, e seus comissionamentos estão previstos para meados de 2021. Quando concluídos, os projetos gerarão 720 gigawatts-hora (GWh) por ano.



[https://s2.glbimg.com/5moRkm5u1ai4On5e8dpdckVYE0Q=/0x0:755x393/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/A/c/UkDP81Qii4Ec3kDH5psA/foto29emp-101-pch-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/5moRkm5u1ai4On5e8dpdckVYE0Q=/0x0:755x393/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/A/c/UkDP81Qii4Ec3kDH5psA/foto29emp-101-pch-b1.jpg)

— Foto: Adriano Machado/Bloomberg

“Olhando para o futuro, acreditamos que seremos capazes de ampliar nossa participação no Brasil e alavancar o desenvolvimento de projetos de energia

renovável no país nos próximos anos”, afirmou, em nota, o diretor financeiro da companhia, Laurence Juin.

A Total Eren desenvolve, financia, constrói e opera usinas de energia renováveis (solar, eólica, hídrica), somando uma capacidade bruta de mais de 3,3 GW em operação ou em construção pelo mundo. Presente no Brasil desde 2013, a companhia possui, além do portfólio eólico, três plantas solares fotovoltaicas em operação: Dracena, com 90 megawatts-pico (MWp); BJL 11, com 25 MWp; e BJL 4, com 25 MWp. Todos os projetos têm acordos de 20 anos para fornecimento de energia no mercado livre.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 26/11/2020

## OSX DEIXA RECUPERAÇÃO JUDICIAL DEPOIS DE SETE ANOS

Decisão teve impacto imediato nas ações da empresa, ainda controlada por Eike Batista, que subiram 157,09%, cotadas a R\$ 27,02 na B3

Por Rafael Rosas — Do Rio

Depois de sete anos, as empresas OSX Brasil, OSX Construção Naval e OSX Serviços Operacionais deixaram ontem a recuperação judicial. A decisão foi tomada pela juíza Maria Cristina de Brito Lima, da 3ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro, que afirmou que as companhias cumpriram todas as obrigações estabelecidas no plano de recuperação judicial, aprovado em 2014.

A decisão teve impacto imediato nas ações da OSX, uma das empresas do “Grupo X” que seguem sob o controle do empresário Eike Batista, que foi condenado por manipulação de informações no mercado pela Justiça e pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e está proibido de assumir cargos de administração em companhias abertas. Ontem, os papéis preferenciais da OSX subiram 157,09%, cotados a R\$ 27,02 na B3.

Na decisão, a magistrada destacou que, com as empresas fora da recuperação judicial, os credores com obrigações que tenham vencimentos superiores a dois anos terão título executivo judicial de acordo com o valor estipulado no plano de recuperação e poderão executar a dívida.

Até o mês passado, a OSX ainda tentava postergar a saída da recuperação judicial, pois entendia que dentro do regime teria condições mais favoráveis para negociar um novo plano de recuperação com os credores. O objetivo era rediscutir um novo plano, depois de uma renegociação com a Prumo, dona do Porto do Açú, sobre as duas áreas que a OSX possui na região.

A empresa de Eike tem contrato com o Consórcio Dome Serviços Integrados (Prumo Logística /GranIHC) para aluguel de uma área e cabe à Prumo captar os clientes para o espaço. O objetivo



da OSX é que ela própria busque os clientes. Atualmente, o aluguel rende em torno de R\$ 1 milhão à OSX.

O advogado Gustavo Licks, que era o administrador judicial das empresas em recuperação, afirmou que hoje o maior gargalo para a empresa elevar suas receitas é justamente a impossibilidade de negociar diretamente o uso de suas áreas no Açu.

“No plano de recuperação, a OSX não tem poderes para negociar as suas próprias áreas”, disse Licks. “Isso [a negociação direta] daria uma autonomia mercadológica para ela e assim ela teria uma perspectiva de alavancar os seus negócios”, acrescentou.

Licks explicou que a saída das companhias da recuperação não significa o fim do processo. Há, de acordo com ele, os “últimos atos” relativos a obrigações, formas de pagamento e atos derivados de recursos ao longo do processo.

Em meio a essa tentativa de se reerguer fora da recuperação judicial, a empresa também vive um embate interno. Este ano, os controladores Eike Batista e Centennial Asset Mining Fund LLC propuseram 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 do Rio, porém, suspendeu a Assembleia Geral Extraordinária (AGE) que deliberaria sobre a troca no mês passado.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 26/11/2020*

## **COM TERMINAL, BRASKEM IDESA PODERÁ IMPORTAR ATÉ 100% DAS NECESSIDADES DE ETANO JÁ EM 2023**

Projeto deve ser submetido para aprovação do conselho nos próximos meses

*Por Stella Fontes, Valor — São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/WzrjK3zbCldCOQZX9oTzy3NkdXc=/0x45:2640x2637/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/9/9/ykBGhMQ5Kg8kRr4ULBCw/stefan-lanna-lepecki-005.jpg](https://s2.glbimg.com/WzrjK3zbCldCOQZX9oTzy3NkdXc=/0x45:2640x2637/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/9/9/ykBGhMQ5Kg8kRr4ULBCw/stefan-lanna-lepecki-005.jpg)

— Foto: Reprodução/braskem-ri.com.br/idesa

Com a implantação de um novo terminal de etano no México, a Braskem Idesa poderá importar até 100% de suas necessidades de matéria-prima a partir de 2023, disse o presidente da petroquímica mexicana, Stefan Lepecki, nesta quinta-feira, em reunião da Braskem com analistas e investidores.

Conforme o executivo, o projeto deve ser submetido para aprovação do conselho nos próximos meses e responde aos esforços que vem sendo implementados pela Braskem Idesa nos últimos anos para elevar a taxa de utilização de capacidade do complexo, que tem sofrido com a oferta insuficiente de etano pela Pemex. “Temos um novo projeto de terminal de importação, com escala para receber os navios e conexão via dutos com a Braskem Idesa, que poderá suprir 100% das necessidades da planta”, afirmou.

A Braskem Idesa já tem importado etano dos Estados Unidos e deve chegar a 40% de suas necessidades no curto prazo com adição de mais um píer à estrutura atual. Ao mesmo tempo, disse Lepecki, a Braskem Idesa mantém o diálogo com a Pemex para continuidade do contrato atual, que tem validade até 2035. “A grande estratégia é manter o diálogo com a Pemex, mas buscando alternativas que permitam diversificação”, explicou.

Os investimentos, porém, tendem a ser elevados já que o etano é transportado a temperaturas criogênicas e o volume que será movimentado subirá significativamente.

O executivo ressaltou que o contrato com a Pemex, que é alvo de denúncias de corrupção no México, é robusto, com os termos típicos de um contrato internacional, incluindo a cláusula de take-or-pay — a Pemex não vem cumprindo o contrato nem o pagamento de compensações financeiras.

Lepeck informou que a Braskem Idesa segue em tratativas com o governo mexicano, que incluem entidades de classe, para buscar soluções de aumento da oferta local de petróleo e derivados e também de importação de etano.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 26/11/2020*

## **ANÁLISE: REDUÇÃO DE META REFLETE MAIOR SELETIVIDADE DA PETROBRAS EM INVESTIMENTOS**

Mesmo com foco no pré-sal e em águas profundas, petroleira deve deixar de lado ativos com este perfil que sejam mais complexos ou que tenham maiores custos de produção

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

O primeiro plano da Petrobras após a crise causada pela pandemia de covid-19 trouxe como principal destaque a redução das metas de produção.

A atualização indica que a companhia reconhece um cenário mais errático para os preços de petróleo nos próximos anos e que, mesmo com o foco em investimentos no pré-sal e em águas profundas, a petroleira deve deixar de lado ativos com este perfil que sejam mais complexos ou que tenham maiores custos de produção.

A companhia vai manter em seu portfólio apenas ativos rentáveis a um preço de barril de até US\$ 35.

Com isto, a Petrobras agora espera chegar a um volume de produção de 2,75 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/dia) em 2021, alcançando 3,3 milhões de boe/dia em 2024, volume que deve ser mantido até o fim do período. No plano anterior, a expectativa era chegar ao volume de 3,5 milhões de boe/dia em 2024.

“O movimento é forma natural da companhia ajustar a produção diante da assunção de um cenário mais complexo”, explica o analista da Ativa Investimentos Ilan Arbetman.

A redução também reflete o andamento dos desinvestimentos e os impactos da pandemia, que levou a Petrobras a interromper a produção em dezenas de campos em águas rasas, além de adiar paradas de produção para manutenção para os próximos anos.

Outro destaque do Plano Estratégico 2021-2025, anunciado nesta madrugada, é a redução nos investimentos dos US\$ 75,7 bilhões do plano anterior para US\$ 55 bilhões.

O foco continua sendo em atividades de exploração e produção, que vão receber 84% do valor total no período. No entanto, os investimentos previstos para exploração e produção agora são de US\$ 46,6 bilhões até 2025, frente aos US\$ 64,3 bilhões previstos no plano anterior, refletindo a maior seletividade na escolha dos investimentos.

A redução também demonstra os impactos dos investimentos evitados a partir da aceleração da venda de ativos, além de atualizações no cronograma dos projetos.

Mesmo com eventuais mudanças na data da entrada de novas plataformas em operação, a companhia segue com a previsão de concentrar a maior parte dos investimentos para o quinquênio no ano de 2023, em linha com o plano anterior. A Petrobras pretende iniciar a produção em 13 novos sistemas entre 2021 e 2025, mesma quantidade de novos projetos previstos para 2020 a 2024.

Apesar do ano difícil para a indústria do petróleo em meio à baixa de preços do barril, a Petrobras optou por manter a meta de reduzir a dívida bruta para US\$ 67 bilhões em 2021 e US\$ 60 bilhões em 2022. A indicação é de que a companhia espera acelerar desinvestimentos nos próximos meses para ajudar no avanço da desalavancagem. Ao fim de setembro, a dívida bruta da companhia estava em US\$ 79,6 bilhões.

O avanço nas agendas de responsabilidade social e ambiental das empresas nos últimos meses teve pouco impacto nas decisões da Petrobras. A companhia recentemente criou uma nova gerência focada nas mudanças climáticas, mas manteve praticamente todas as metas anunciadas no ano passado para o tema. As maiores novidades foram o anúncio do objetivo de zerar vazamentos e de reduzir as emissões operacionais absolutas em 25% até 2030, frente à meta anterior de somente manter os volumes.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 26/11/2020*

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### EMPRESA BRASILEIRA DISPUTA CONCESSÃO DA MAIOR HIDROVIA DA AMÉRICA LATINA

*Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 26/11/2020 - 20:50*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170315-hidrovias-do-brasil-comboio.jpg>

***Hidrovia do Rio Paraná pode beneficiar a comercialização do minério e da soja pela região Sul do Brasil.***

A Hidrovia do Rio Paraná, a maior da América Latina e primeira a ser privatizada na região terá, em um segundo processo de concessão realizado pelo governo da Argentina, a disputa entre a empresa brasileira DTA Engenharia e mais cinco estrangeiras: duas empresas belgas, duas holandesas e a chinesa Shanghai Dredging, do Grupo CCC (China Communications Construction Company). As empresas chinesas já dominam muitos setores da economia daquele país, sobretudo o mercado de grãos.

No entanto, de acordo com o presidente da DTA, João Acácio, por se tratar de um projeto de interesse dos países do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) e, conforme as regras vigentes, a prioridade deverá ser dada a empresas pertencentes a esse mercado. Pela Hidrovia é exportada a produção agrícola de quatro países membros do MERCOSUL: Argentina, Paraguai e Brasil, como membros plenos, e a Bolívia, membro associado. Segundo Acácio, em função desse empreendimento, a DTA já planeja a compra de equipamentos pesados.

O processo licitatório da hidrovia deverá ser realizado no início de 2021, com previsão de 25 anos de contrato. O projeto visa aprofundar e manter cerca de 1.200 quilômetros de rio, entre a confluência dos rios Paraná, Paraguai e Rio da Prata. A profundidade deve passar dos 10,30 para 12,80 metros. O rio corta 25 portos e terminais e movimentará 92 milhões de toneladas de grãos produzidos na Argentina.

Acácio destacou que, embora a licitação esteja sendo feita pelo governo da Argentina, a hidrovia tem grande relevância econômica para o Brasil, especialmente para a região Sul, com o comércio de minério e soja. “A produção do centro da América do Sul poderá chegar ao Atlântico Sul por meio da Hidrovia”, disse.

A Hidrovia do Rio Paraná foi o primeiro projeto de concessão da América Latina, que teve início em 1995. Sob responsabilidade da empresa belga Jan De Nul e da empresa argentina EMEPA, o projeto começou com a dragagem de um trecho de 380 quilômetros. Com a demanda, foram

sendo adicionados outros trechos para serem dragados. Ao final da concessão, que se encerrou este ano, praticamente toda a extensão do rio foi dragado. Foram cerca de 400 milhões de toneladas de sedimentos retirados.

Em breve, o consórcio DTA O'Martins, do qual a DTA Engenharia faz parte, deverá começar a obra do derrocamento do Pedro do Lourenço, no Rio Tocantins, gerando um nova hidrovia. Esta, inclusive, já está no radar do governo federal para ser privatizada. Além disso, a empresa também compõe outro consórcio contratado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a realização dos estudos de desestatização dos Portos de Santos e São Sebastião. Atualmente, a empresa detém também os dois maiores contratos de manutenção nos Portos de Paranaguá e Santos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/11/2020*

## **ESTALEIRO CHILENO DESISTE DE CONCORRÊNCIA PARA NAVIO POLAR**

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/11/2020 - 21:02*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201126-estacao-antartica-janeiro-2020-divulgacao-marinha.jpg>

*Estação Antártica em janeiro de 2020 (Divulgação MB)*

Empresa brasileira que representou Asmar no processo da Marinha do Brasil informou que troca de comando do estaleiro foi o fator decisivo para a desistência dos chilenos.

O estaleiro chileno Asmar – Astilleros y Maestranzas de La Armada informou, por meio de seu representante, que não participará do certame licitatório para a construção do novo Navio de Apoio Antártico da Marinha do Brasil (NapAnt). Em entrevista à Portos e Navios, a empresa responsável pela gestão estratégica do consórcio, informou que a troca de comando no Asmar foi o fator decisivo para a desistência do estaleiro chileno.

“O almirante Luiz Kohler Gary deixará o comando do Asmar em dezembro e seu substituo ainda não foi definido, o que dificultou a assunção de compromissos cujo prazo de execução se estenderia na gestão do novo comandante”, contou Marcellus Ferreira Pinto, CEO da VSK Tactical e representante do Asmar nessa concorrência.

Ferreira Pinto disse que, após a desistência da Ecovix em outubro, a gigante russa United Shipbuilding Corporation manifestou interesse em colaborar com o projeto. Ele contou que chegou a ser elaborada uma minuta de precificação da eventual proposta de construção do NApAnt. O grupo liderado pela VSK mantinha conversas ainda para uma eventual participação técnica do SISDEF, integradora de tecnologia do Asmar, e dos estaleiros Eisa e Mauá, no Rio de Janeiro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/11/2020*

## **JUSTIÇA NEGA LIMINAR E MANTÉM IMPEDITIVO À AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE CHIBATÃO**

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 26/11/2020 - 21:04*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180711-porto-chibatao-fluvial.jpg>

*Arquivo/Divulgação*

Grupo questionou decisão da SNPTA baseada na impossibilidade de obtenção de cessão de uso da área pela SPU para que a empresa possa explorar com exclusividade o espaço físico sobre águas públicas federais.

A Justiça de Brasília indeferiu, nesta quinta-feira (26), o recurso de Chibatão contra a decisão da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) que negou o pedido do grupo para ampliar sua instalação portuária no Rio Negro, em Manaus (AM). A negativa à ampliação se baseou na impossibilidade de obtenção de cessão de uso da área pela Superintendência de Patrimônio da União (SPU) para que o interessado possa explorar com exclusividade o espaço físico sobre águas públicas federais.

À época, a SPU-AM concluiu que a área pretendida não estaria disponível para futura destinação por considerar que o projeto apresentado por Chibatão não teria respeitado os "limites laterais de contiguidade" definidos pela portaria 7.145/2018 da SPU. A empresa trava uma disputa com a Super Terminais, que possui um terminal em área próxima.

Na decisão, o juiz federal substituto Márcio de França Moreira, da 8ª Vara/DF, considerou o recurso um 'vício formal no processo administrativo' que, no máximo, acarretaria, na reabertura de prazo para novas alegações finais, o que não impacta diretamente o interesse jurídico da empresa na exploração da área contígua à do impetrante.

O grupo Chibatão declarou que tomará todas as medidas judiciais a seu alcance para conseguir realizar o investimento de mais de R\$ 181 milhões (fora os terrenos comprados) em maior oferta de infraestrutura portuária no Rio Negro, o que está sendo negado pela SNPTA, após ter sido tecnicamente aprovado pela Marinha e pela Antaq. "A espera já leva seis anos. O país só tem a ganhar com isso", informou em nota.

Os advogados da Super Terminais considerou que o juiz fundamentou corretamente que Chibatão já exerceu sua defesa e alegações de forma exaustiva, sendo totalmente legal a decisão da SNPTA que indeferiu a nova ampliação das instalações. "Chibatão sempre se socorre ao poder judiciário para tentar controlar os atos regulares da administração pública, buscando impor aos procedimentos de outorga aquilo que melhor lhe convém", alegou a defesa da Super Terminais.

A Super Terminais ressaltou que o magistrado reconheceu que a indisponibilidade do espaço aquático e a ausência de cessão de uso são circunstâncias que legitimam o indeferimento da ampliação, não havendo espaço para impugnação do ato. "O Rio Negro é um bem público federal e a sua utilização deve ser condicionada, antes de tudo, à autorização da União, não podendo Chibatão querer forçar a administração a permitir uma ocupação irregular", afirmou a defesa em nota.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/11/2020*

## **ENERGIA EÓLICA OFFSHORE ENTRA NO RADAR NO BRASIL E ATRAI EQUINOR E NEOENERGIA**

*Da Redação ECONOMIA 25/11/2020 - 21:26*

O potencial do Brasil para a geração de energia com usinas eólicas instaladas no mar, uma tecnologia em ascensão no mundo mas ainda inédita no país, entrou no radar de técnicos do governo e de empresas como a petroleira norueguesa Equinor e a elétrica Neoenergia, do grupo espanhol Iberdrola.

A estatal Empresa de Pesquisa Energética (EPE) disse à Reuters que registra sete projetos eólicos offshore em águas nacionais em fase de licenciamento, que somariam capacidade total de até 15 gigawatts (GW) --perto dos 16 GW hoje operacionais em terra.

O porte dessa carteira de projetos ainda em desenvolvimento, 80% concentrada nas duas empresas, evidencia os grandes números envolvidos quando se fala nas possibilidades dessa fonte de energia, que envolve turbinas maiores que as convencionais e consegue aproveitar ventos mais fortes.

A EPE estima que o Brasil poderia implementar 700 GW em eólicas offshore ao explorar profundidades até 50 metros, o que representa quatro vezes a atual capacidade instalada de



geração de energia do país. As áreas mais favoráveis à tecnologia se dividem entre zonas na região Sul, Sudeste e, principalmente, Nordeste.

O presidente da Neoenergia, Mario Ruiz-Tagle, disse à Reuters que ainda há um longo caminho até que os primeiros projetos offshore saiam do papel, uma vez que é preciso definir regulamentações para a fonte, enquanto custos elevados também são uma barreira.

“Falta muito tempo, no mínimo dez anos, sendo otimista uns sete. Nosso projeto não é imediato... estamos olhando três regiões. No Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Ceará. É uma tecnologia que tem espaço no Brasil com certeza, o país tem uma costa gigantesca”, afirmou.

A Equinor também afirma que a aposta nas usinas marítimas no Brasil “é um negócio de longo prazo” e depende da regulação, com seus projetos locais em fase inicial de análise.

“O Brasil é muito rico em recursos naturais, com grande potencial em óleo e gás e renováveis. Nós vemos um potencial para eólica offshore no Brasil, um país que consideramos ser uma área central para nossa companhia”, disse, em nota à Reuters.

A Neoenergia, cuja controladora Iberdrola é líder global em geração offshore, tem registrados três projetos eólicos na costa brasileira --Jangada, Maravilha e Águas Claras, cada um com 3 GW em capacidade potencial.

A Equinor está em fase inicial de licenciamento ambiental de dois parques offshore com 2 GW cada, do complexo Aratu.

A EPE ainda registra um projeto de 1,2 GW ligado à BI Energia, da italiana Imprese e Sviluppo, e os complexos Asa Branca, com 400 megawatts, e Caucaia, com 600 megawatts.

A Equinor não comenta valores previstos para suas usinas, assim como a Neoenergia, que ainda não registra desembolsos relevantes ligados ao projeto.

A elétrica da Iberdrola prevê começar medições mais apuradas de vento a partir do próximo ano, com equipamentos movidos a energia colocados sobre as águas. No momento, foca o licenciamento ambiental, também visto como complexo devido ao ineditismo da iniciativa.

No projeto Asa Branca, por exemplo, a consultoria dinamarquesa Ramboll foi contratada como responsável pela gestão ambiental, em trabalho que será realizado em consórcio com a empresa de soluções ambientais e dados hidrográficos e geofísicos Cepemar e a Integratio, de mediação social.

A Petrobras também tem o potencial eólico do Brasil no radar, mas decidiu focar a atuação no segmento por hora em iniciativas de pesquisa e desenvolvimento.

A companhia disse à Reuters que “já realizou o mapeamento eólico (offshore) na região Nordeste e vai mapear o potencial do litoral Sudeste”, enquanto foca os esforços de P&D na busca de sinergias da fonte com operações de óleo e gás.

A estatal ainda tem um memorando de entendimento com a Equinor em eólicas offshore que continua válido e pode render iniciativas na área de pesquisa “no horizonte de longo prazo”.

## **CUSTO ELEVADO**

O custo das eólicas offshore é hoje, segundo a EPE, cerca de duas vezes maior que projetos onshore, e especialistas dizem que o atual nível de câmbio ainda aumenta essa diferença, mas a estatal diz ver “perspectivas favoráveis”.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 25/11/2020*

## ATP DEFENDE REVISÃO DA LEI QUE REGULA OS TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS DURANTE BRASIL EXPORT 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/11/2020 - 20:24



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161229-murillo-barbosa.jpg>

**O presidente da entidade, Murillo Barbosa, avalia que alterações trariam maior segurança jurídica para atrair investidores ao setor portuário**

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, defendeu nesta terça-feira (24), no fórum Brasil Export 2020, a revisão da lei 10.233/ 2001, que reestruturou os transportes aquaviário e terrestre e criou as agências reguladoras. Para ele, a lei apresenta falhas que afastam investidores estrangeiros e impedem que os terminais recebam capital para ampliar a infraestrutura portuária.

"A lei 10.233 tem que passar por um processo de revisão. Ela tem uma visão extremamente favorável ao usuário, que muitas vezes é mais forte economicamente que o próprio terminal que ele opera. Outra coisa que a lei não reconhece é o caráter competitivo das instalações portuárias entre si. E finalmente falta de definição clara das competências da Antaq", afirmou o presidente da ATP.

Murillo Barbosa ressaltou que nos principais países do mundo a regulação é feita pelo próprio mercado. Portanto, ele diz que o Brasil deveria simplificar a legislação e abrandar a regulação do setor. "Praticamente no mundo não existe regulação portuária. O mercado é o grande regulador do sistema portuário", destacou.

Para o CEO da Terminal Investment Limited (TiL), Ammar Kanaan, o setor portuário do Brasil tem enorme potencial de investimento. No entanto, a insegurança jurídica acaba afastando a entrada de capital estrangeiro. "Eles [investidores] querem o mínimo de regulação possível. A intervenção governamental debilita e afasta investidores", ressaltou.

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

**Data: 25/11/2020**