

**FREDERICO BUSSINGER: ASSIMETRIA REGULATÓRIA: TUP X ARRENDAMENTO PORTUÁRIO**

Finalmente, o plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a auditoria operacional “Sobre limitações dos portos organizados em comparação com os TUPs”

*Por Frederico Bussinger*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.122211:1602263793/Arte-Porto-Mar-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fff96d5&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.122211:1602263793/Arte-Porto-Mar-Padron.jpg?f=2x1&$p$f=fff96d5&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Frederico Bussinger: Assimetria regulatória: TUP X arrendamento portuário (Ilustração: Padron)*

“Queremos que haja uma explosão de investimentos”. “Vamos abrir os portos à iniciativa privada”. Pensou serem trechos de discurso ou entrevista do min. Guedes? Errou! De dirigente do PPI ou do BNDES? Também!

“Haverá dois regimes diferentes de exploração portuária: um associado à infraestrutura pública, e outro à infraestrutura privada”. “Essa diferença é necessária... pelas dimensões do País”. Do min. Tarcísio? Errou! De dirigente da Secretaria de Portos? Também!

Surpresa: todas são da ex-presidente Dilma Rousseff!

Integram seu discurso de 34m15s na cerimônia que lançou a MP nº 595, em 2012, apesar de anunciada como para o “Lançamento do Programa de Investimentos em Logística: Portos”: R\$ 54,2 bi em concessões, arrendamentos e TUPs no período 2014-17, ainda longe de alcançados! O discurso está em [https://www.youtube.com/watch?v=QPWX0\\_3hcaU](https://www.youtube.com/watch?v=QPWX0_3hcaU); e os trechos nos minutos 48.40; 37.00; 45.36; 45.50. Vale revisá-lo!

Didaticamente, a presidente Dilma explicou essa “continuidade da abertura dos portos de D. João VI” (35.43), os resultados previstos e o porquê das esperanças que procurava transmitir: “eficiência, agilidade, modernização e competitividade... dos dois regimes” (46.00). A saber: “As novas regras vão permitir a movimentação de cargas de terceiros em TUPs”. “Não consideramos correta essa distinção... pois cria monopólio que não tem sustentação em razões econômicas” (46.30; 46.42).

Em 2020, finalmente, o plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), na sessão de anteontem, aprovou a auditoria operacional “Sobre limitações dos portos organizados em comparação com os TUPs”, veiculada no final de maio passado (AT-5/JUN/20): processo TC022.534/2019-9.

As conclusões e encaminhamentos da auditoria são inexplicavelmente tímidos, mas os fatos e dados, revelados nas 79 pgs (520 itens) do relatório, são ricos, eloquentes e suficientes para demonstrar: i) a existência de dois regimes; ii) a assimetria entre eles. Trata-se de grande avanço vez que, até há pouco, tal assimetria era negada, inclusive com subsídios de análises contratadas a instituições universitárias de 1ª linha.

Aguarda-se o acórdão. Mas aqueles que leram apenas o relatório talvez tenham ficado com dupla impressão: i) que tal assimetria foi uma surpresa e/ou obra do acaso; ii) tenha resultado de “processo burocrático de arrendamento”, “modelo de contrato impróprio”, “disfuncionalidade do Ogmo” (Órgão Gestor de Mão de Obra), “dificuldade de contratação” e “gestores sem qualificação técnica”; mazelas entendidas como típicas da administração pública e/ou dos gestores portuários. Inclusive a ociosidade de áreas é colocada nessa conta! Essas impressões, ratificadas pelo voto do relator e deliberação do Plenário do TCU (5m30s ao todo), são insustentáveis ante os esclarecimentos da ex-presidente na cerimônia, certo?

Mais que elemento teórico, o relatório ainda revela que a assimetria introduzida a partir de 2013 resultou, e vem resultando, em perdas objetivas aos portos públicos. Não deixa de ser curioso, pois, que passou a ser exigida Análise de Impacto Regulatório (AIR) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e outras agências, mas tal não é exigido de leis!

Por outro lado, como avaliação da economicidade (11 vezes no seu Regimento Interno) de políticas e atos públicos é função do TCU, era de se esperar que tivessem sido avaliadas i) as perdas de oportunidades (como apontado nos itens 113ss; e haveria muitos outros mais!), e ii) perdas de valor dos ativos dos portos públicos; algo que resta qualitativamente evidente.

Essa auditoria vale como um case. Mas há muito trabalho adiante

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 09/10/2020*

# ISTOÉ Dinheiro

**ISTOÉ - DINHEIRO**

## **VALE ANUNCIA JOINT VENTURE COM CHINESA PARA PROJETO PORTUÁRIO**

*(Crédito: AFP)*

Vale aprovou a criação de uma joint venture com a Ningbo Zhoushan Port Company Limited para construir, possuir e operar projeto no Porto de Shulangu, na China

A Vale informou nesta sexta-feira que seu conselho de administração aprovou a criação de uma joint venture com a Ningbo Zhoushan Port Company Limited para construir, possuir e operar o Projeto West III no Porto de Shulangu, na cidade de Zhoushan, na província de Zhejiang, China. O projeto tem investimentos com valor plurianual total de RMB 4,3 bilhões ou cerca de US\$ 624 milhões (capital total, base 100%).

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a mineradora detalha que o Projeto West III consiste na expansão das instalações do Porto de Shulangu, desenvolvendo um pátio de estocagem e berços de carregamento com capacidade adicional de 20 milhões de toneladas por ano (Mtpa). “Ao participar do projeto, a Vale garantirá uma capacidade portuária total de 40 Mtpa em Shulangu, o que ajudará a Vale a otimizar custos em sua cadeia de valor”, afirma a empresa no documento.

O projeto inclui a aquisição de direitos de propriedade e o desenvolvimento da capacidade portuária de 20 Mtpa, incluindo a construção de um novo pátio de estocagem e dois berços de carregamento, sujeitos a aprovações regulatórias.

A Vale deterá 50% da joint venture e ambas as partes pretendem obter empréstimos de terceiros de até 65%, mas não menos que 50% do investimento total. “Com essas premissas, a contribuição de capital da Vale para o projeto variará entre US\$ 109 milhões e US\$ 156 milhões, aproximadamente”, calcula a empresa.

A construção do projeto, que deve durar até três anos, terá início após ambas as partes obterem as aprovações antitruste e outras aprovações regulatórias na China. “O projeto garantirá capacidade

portuária estratégica para a Vale na China, uma vez que o porto de Shulanghu permite a atracação de navios Valemaxes e a otimização dos custos de transporte e distribuição da Vale”, destaca.

A Ningbo é uma subsidiária do Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group Co. Ltd.. A parceria será através da Vale International S.A. A Ningbo é a operadora dos terminais públicos do Porto de Ningbo Zhoushan, que ocupou o primeiro lugar por 11 anos consecutivos em termos de movimentação total de carga no mundo. Como uma das maiores operadoras de terminal na China, a Ningbo atua no carregamento e descarregamento de contêineres, minério de ferro, petróleo, carvão, gás liquefeito, grãos, entre outras cargas. A empresa possui dois berços capazes de receber navios de 400.000 DWT.

## **Blendagem**

A Vale lembra que em 2015 lançou o Brazilian Blend Fines (BRBF), produto resultante da mistura de finos de minério de ferro de Carajás, no Sistema Norte, com finos de minério de ferro dos Sistemas Sul e Sudeste, que se complementam em termos de características físicas, químicas e metalúrgicas.

O BRBF é produzido no Terminal Marítimo de Teluk Rubiah na Malásia e em dezessete portos na China, incluindo o Porto de Shulanghu. “Esse processo reduz o tempo necessário para atendimento dos mercados asiáticos e aumenta nossa capilaridade de distribuição ao permitir o uso de embarcações menores”, afirma a mineradora.

A estratégia de blendagem também permite planos de mineração mais eficientes e aumenta o uso de métodos de processamento a seco, que por sua vez reduzem investimentos, estendem a vida útil de nossas minas e reduzem o uso de água em nossas operações: uma flexibilidade

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 09/10/2020*

## **EUA ANUNCIA TARIFAS SOBRE O ALUMÍNIO DE 18 PAÍSES, INCLUINDO BRASIL E ESPANHA**

*Crédito: AFP/Arquivos*

O Departamento de Comércio dos Estados Unidos anunciou tarifas para o alumínio de 18 países

Estados Unidos impôs, nesta sexta-feira (9), tarifas de quase 2 bilhões de dólares ao alumínio importado de 18 países, acusados de “dumping”, entre eles Alemanha, Espanha e Brasil.

Os países que enfrentam as taxas mais altas são Alemanha e Brasil, que exportam 287 e 97 milhões de dólares deste metal a cada ano, respectivamente.

Para a Alemanha, a taxa máxima é de 352,71%, para o Brasil 136,78% e para a Espanha 23,32%.

Essa decisão é um golpe forte contra o governo de Jair Bolsonaro, um dos principais aliados de Trump na América Latina. O Brasil está entre os grandes fornecedores de alumínio para os Estados Unidos.

A decisão é preliminar e pode ser revertida, mas significa que Estados Unidos vai começar a cobrar as tarifas imediatamente.

O Departamento do Comércio afirmou que busca compensar o preço das lâminas de alumínio vendidas abaixo dos custos de produção ou produtos de subsídios injustos.

Essa decisão pode ser revogada pelo próprio Departamento do Comércio no final de fevereiro e será revisada pela Comissão Internacional de Comércio dos Estados Unidos, que prevê tomar uma decisão final em 5 de abril de 2021.

Também estão afetados Bahrein, Croácia, Egito, Grécia, Índia, Indonésia, Itália, Omã, Romênia, Sérvia, Eslovênia, África do Sul, Coreia do Sul, Taiwan e Turquia.

O secretário do Comércio, Wilbur Ross, indicou que a China não está na lista, mas considerou o gigante asiático parcialmente responsável pelo fluxo de folhas de alumínio que podem prejudicar os produtores locais nos Estados Unidos.

“O que está acontecendo atualmente é que o excesso de capacidade da China se voltou para outros mercados. Isso, por sua vez, desloca a produção, que termina aqui”, explicou Ross ao canal Fox Business.

“É um esquema muito complicado, mas o efeito líquido é muito ‘dumping’ nos Estados Unidos”, acrescentou.

### **– Direitos compensatórios –**

O Departamento do Comércio afirmou que a investigação sobre as lâminas de alumínio constitui uma ação para exigir um cumprimento maior em duas décadas.

Após o anúncio, o Departamento do Comércio pedirá ao Escritório de Alfândega e Proteção Fronteiriça (CBP) que cobre depósitos para as importações dos países indicados com base nas taxas atribuídas a cada um.

Em 10 de agosto, o Departamento do Comércio anunciou sua determinação preliminar afirmativa sobre direitos compensatórios para as lâminas procedentes de Bahrein, Brasil, Índia e Turquia.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 09/10/2020*

### **PETRÓLEO FECHA EM BAIXA APÓS FIM DE GREVE NA NORUEGA, MAS SOBE 9% NA SEMANA**

O petróleo fechou o pregão desta sexta-feira, 9, em baixa, em um movimento de realização de lucros após o rali de ontem e com o fim da greve de trabalhadores em petrolíferas da Noruega. Na semana, porém, a commodity energética acumulou alta, impulsionada pelo avanço do furacão Delta no Golfo do México.

O petróleo WTI para novembro caiu 1,43%, a US\$ 40,60 o barril, na New York Mercantile Exchange (Nymex), mas avançou 9,58% na semana. Na Intercontinental Exchange (ICE), o Brent para dezembro recuou 1,13%, a US\$ 42,85 o barril, mas registrou ganho semanal de 9,12%

“O petróleo teve uma semana de ganhos impressionantes”, afirma o analista Bjornar Tonhaugen, da consultoria Rystad Energy. A perspectiva de restrição da oferta impulsionou os preços da commodity energética, com as greves no setor de energia norueguês e o avanço do furacão Delta, que deve chegar nesta sexta-feira à costa da Louisiana, nos EUA. No entanto, Tonhaugen pondera que os ganhos podem ser passageiros. “Os furacões que restringem a produção nos EUA diminuirão e a produção aumentará novamente, e o mesmo se aplica às greves na Noruega”, diz o profissional.

De fato, as petrolíferas norueguesas conseguiram fechar um acordo com trabalhadores e sindicatos, de acordo com a Reuters, e encerraram as paralisações, o que pressionou o petróleo, que já operava em queda com uma realização dos lucros após o rali de quinta-feira. Se um acordo não fosse alcançado, destaca o banco alemão Commerzbank, as greves poderiam interromper um quarto da produção de petróleo na Noruega, ou 1 milhão de barris por dia.

Entre outras notícias do setor, a Baker Hughes informou que o número de poços de petróleo em atividade nos Estados Unidos subiu 4 na semana, a 193.

\*Com informações da Dow Jones Newswires

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 09/10/2020*

## “O BRASIL É UM DOS PAÍSES COM MAIOR POTENCIAL PARA O SETOR DE ENERGIAS RENOVÁVEIS”, DIZ PRESIDENTE DA BP

Por Aryel Fernandes



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/10/mario.jpg>

*O presidente da bp no Brasil, Mario Lindenhayn, afirma que a evolução das energias renováveis será muito importante no aumento da demanda por energia (Crédito: Divulgação / bp)*

Com uma previsão de 25% de aumento na demanda mundial de energia nos próximos 30 anos, a British Petroleum (bp) tem grandes planos para o Brasil. O presidente da bp no País, Mario Lindenhayn, afirma que a evolução das energias renováveis será muito

importante nesse movimento.

“O Brasil é um dos países com maior potencial para o setor de energias renováveis. Quando comparamos com outras regiões, o Brasil desponta como um dos principais em termos de capacidade e competitividade para as energias solar e eólica”, explica o executivo, na live da IstoÉ Dinheiro, transmitida nesta quinta-feira (08).

De acordo com o executivo, nesse aumento previsto para os próximos anos a energia a gás deve seguir “resiliente”, mas os “grandes campeões” do crescimento serão as energias solar e eólica. Hoje, esses modelos representam 5% da energia mundial, mas, no médio prazo, devem alcançar mais de 40% de participação.

“Acredito que a pandemia trouxe uma sensibilização maior sobre a importância de ações sustentáveis para o consumidor e, com isso, as energias renováveis ganham espaço. O etanol é outro exemplo de produção brasileira que é extremamente importante e também tem um alto potencial de crescimento”, ressalta.

No ano passado, a companhia anunciou a formação de uma joint venture com a Bunge, uma das empresas líderes no mercado brasileiro de etanol, bioeletricidade e açúcar. Batizada de bp Bunge Bioenergia, a empresa tem 11 usinas espalhadas pelo País, com capacidade de produzir 1,5 bilhão de litros de etanol.

A empresa britânica planeja ainda aumentar em dez vezes os investimentos em energias de baixo carbono, de US\$ 500 milhões para US\$ 5 bilhões; a ampliação em 20 vezes na capacidade de produção de energia renovável, de 2,5GW, para 50GW; e a redução de até 35% nas emissões das operações da companhia até 2030.

“Queremos crescer com as energias renováveis e reduzir o uso do petróleo para atender às novas demandas da sociedade de maneira saudável. Vamos passar de uma empresa de óleo para um empresa de energia com diversas frentes de atuação. Vamos nos concentrar nos ativos mais competitivos e sempre queremos novas parcerias e investir no País”, conta Lindenhayn.

### **Carros elétricos**

Para o presidente, os carros elétricos devem se popularizar no Brasil, mas essa evolução será diferente em cada região do País. “Acho que o Brasil não deve estar nem na primeira nem na segunda grande onda desse setor, mas esses carros vão chegar aqui.”

O executivo destaca que, além do alto preço desses veículos, o Brasil tem um território muito grande e ainda não tem a infraestrutura para carregar esses carros em qualquer lugar. Lindenhayn, no entanto, ressalta a “ótima” infraestrutura que o Brasil já apresenta para o biocombustível.

“As empresas sempre escolhem onde vão atuar e o Brasil é uma grande opção. A demanda local existe e os recursos abundantes para diversos tipos de energia, inclusive as renováveis, também.

Acho que o setor de energia pode crescer muito aqui”, finaliza. Assista a entrevista completa aqui ou nas redes sociais da IstoÉ Dinheiro.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 09/10/2020



**EXTRA ONLINE**

## **PIB DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL SOBE 6,75% ATÉ JULHO COM FORTE PRODUÇÃO PRIMÁRIA, DIZ CNA**

*(Por Nayara Figueiredo; Edição de Luciano Costa)*

SÃO PAULO (Reuters) - O Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio cresceu 6,75% de janeiro a julho de 2020 ante mesmo período de 2019, impulsionado pelo segmento primário (dentro da porteira), conforme análise da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea) nesta sexta-feira.

O levantamento destacou a ocorrência da safra recorde de grãos e as exportações que, diante do "efeito China", favoreceram a rentabilidade e a competitividade do setor com a desvalorização do real frente ao dólar.

A atividade primária ajudou a impulsionar o resultado nos primeiros sete meses, com crescimento de 18,46%, afirmou a CNA em comunicado.

Serviços e insumos tiveram expansão de 6% e 2,4%, respectivamente. Já a agroindústria teve queda no acumulado do ano até julho, de 0,37%, "ainda reflexo dos efeitos da Covid-19, sendo o elo mais afetado".

No ramo agrícola, o PIB teve alta de 4,3% nos sete primeiros meses do ano em relação ao mesmo período de 2019.

"O resultado reflete principalmente os preços maiores, com destaque para café, milho, soja e trigo, assim como a expectativa de maior produção na safra atual, com uma safra recorde de grãos e expansão para produtos como café e laranja", explicou a CNA.

Na pecuária, houve uma firme elevação de 12,25% de janeiro a julho, com expansão significativa em todos os elos, impulsionada pela valorização das carnes, sendo que o movimento de alta foi intensificado em julho, segundo a análise.

No desempenho mensal, o PIB do agronegócio cresceu 1,26% em julho, sétima elevação consecutiva. O setor primário cresceu 2,95%, seguido por serviços (1,03%) e insumos (0,55%).

Fonte : Extra Online

Data : 09/10/2020

## **VALOR DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA DO BRASIL DEVE TER RECORDE DE R\$806,6 BI EM 2020**

*(Por Gabriel Araujo)*

SÃO PAULO (Reuters) - O Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP) do Brasil deverá atingir um recorde de 806,6 bilhões de reais em 2020, alta de 11,5% em relação a 2019, disse nesta sexta-feira o Ministério da Agricultura, que até o mês passado projetava a cifra em 771,4 bilhões de reais.

O faturamento das lavouras tende a apurar alta de 15% na comparação anual, para 543 bilhões de reais, enquanto o valor da produção pecuária foi estimado em 263,6 bilhões de reais, de acordo com comunicado divulgado pela pasta.



Nas estimativas do mês passado, o ministério via o faturamento das lavouras em 519 bilhões de reais, enquanto o da pecuária era projetado em 252,4 bilhões de reais.

Segundo o governo, os principais responsáveis pelo resultado são soja, bovinos, milho e café, que têm registrado bons preços e firme demanda do mercado externo, beneficiados pela desvalorização do real frente ao dólar.

"Além dos preços, a safra recorde de grãos e o comércio internacional favorável compõem um cenário de bons resultados financeiros", disse em nota o coordenador-geral de Avaliação de Política e Informação da Secretaria de Política Agrícola, José Garcia Gasques.

O ministério destacou o acréscimo nos preços de produtos como soja (alta de 21,8%), café arábica (+15,8%), bovinos (+16,4%), milho (+16,2%) e suínos (+16,4%), em comparação com 2019.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 09/10/2020*

## **'AUXÍLIO EMERGENCIAL NÃO É PARA SEMPRE, TENHAM ISSO NA CABEÇA', DIZ BOLSONARO NO PARÁ**

Presidente disse que benefício é de "momento" e oneroso demais para a União, apesar de ser "pouco para quem recebe" Presidente disse que benefício é de "momento" e oneroso demais para a União, apesar de ser "pouco para quem recebe"

*Por Víctor Farias*

Em meio às discussões sobre o novo programa assistencial que o governo planeja criar para substituir o Bolsa Família, o presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta sexta-feira que o "auxílio emergencial não é para sempre". Segundo o presidente, o benefício é de "momento" e é onerosa demais para a União, apesar de ser "pouco para quem recebe".

— O auxílio emergencial não é para sempre, tenham isso na cabeça. É um momento, até porque é muito caro para a União, é pouco até para quem recebe, eu reconheço, mas é caro demais para a União — afirmou em Breves (PA), na ilha do Marajó, durante apresentação do programa Abrace o Marajó.

Na quarta-feira, o ministro da Economia, Paulo Guedes, negou a possibilidade de prorrogar a concessão do auxílio emergencial para 2021. Guedes garantiu que o plano emergencial criado por conta da pandemia de Covid-19 irá até dezembro deste ano, sem extensão.

Mais cedo, Bolsonaro e o presidente da Caixa, Pedro Guimarães, participaram de um atendimento bancário em uma agência-barco, na cidade. Sem máscara, os dois conversaram com uma família beneficiária do auxílio emergencial.

— Hoje eu senti a emoção também de realizar o pagamento de mais uma família do auxílio emergencial. Sabemos os efeitos dessa pandemia. Lamentavelmente, alguns obrigaram vocês a ficarem em casa, eu não tive participação nisso por decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), mas fizemos tudo possível para minimizar a dor, em especial o sofrimento dos mais humildes — afirmou durante a cerimônia.

Apesar da afirmação do presidente, na decisão do Supremo em abril, os ministros concordaram que o governo federal também poderia tomar medidas para conter a pandemia, mas em casos de abrangência nacional.

Sem citar quais, o presidente disse ainda que as outras medidas tomadas pelo governo durante a pandemia devem fazer com que o país volte à normalidade "brevemente".

### **Renda Cidadã depois das eleições**

Na quinta-feira, o relator da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) do corte de gastos e do orçamento, senador Márcio Bittar (MDB-AC), voltou atrás e informou que apresentará a formulação do Renda Cidadã somente depois das eleições municipais em novembro.

Ele havia prometido apresentar o parecer na próxima semana. Segundo Bittar, oito milhões de pessoas que recebem ao auxílio emergencial poderão “dormir tranquilas” no dia 31 de dezembro porque “o Estado não vai lhes virar as costas” a partir de janeiro de 2021.

Em uma gravação distribuída pela assessoria de imprensa, Bittar afirmou que irá apresentar uma proposta que seja consenso entre o presidente Jair Bolsonaro e líderes dos partidos, para que ela possa ser aprovada no Congresso.

— Qualquer que seja a proposta, ela vai incomodar porque, para arrumar recursos para essas pessoas vai ter que tirar de algum lugar e, do lugar que for tirado, tem alguém que está incomodado, e tem que ser ao mesmo tempo uma proposta de consenso — disse Bittar, acrescentando.

— Não adianta eu apresentar sozinho, não por medo de críticas, sou um homem público preparado para isso, porque, se eu apresentar sozinho, não anda, não passa, não aprova. E, neste momento, a eleição não é um bom conselheiro. Muitos deputados e senadores estão muito envolvidos com isso.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 09/10/2020*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **GÁS NATURAL: VEM AÍ UM NOVO PROTAGONISTA PARA FROTAS PÚBLICAS E VEÍCULOS PESADOS, POR RAFAEL LAMA STRA JR.**

*Por epbr*

Em Artigos e opinião, Combustíveis, Mercado de gás, Transição energética

A decisão recente da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e do Ministério de Minas e Energia (MME) de reduzir, de forma extraordinária e temporária, o percentual de mistura obrigatória do biodiesel ao óleo diesel de 12% para 10% – devido a riscos de desabastecimento nacional – traz à tona, novamente, a discussão sobre a importância de diversificar as matrizes energéticas para atender a demanda de veículos pesados, caminhões e frota de transporte público nos centros urbanos.

Inevitavelmente nos deparamos com as planilhas de custos da importação de diesel, um combustível fóssil que, a cada ano, se torna mais oneroso para a balança comercial brasileira. Para suprir a demanda interna, o país importa o combustível, principalmente, dos EUA.

Dados dos últimos doze meses até maio de 2020, como apontados na plataforma ComexStat, do Ministério da Economia, demonstram que o Brasil importou US\$ 6,23 bilhões em óleo diesel, ou 11,48 milhões de toneladas.

Os números que refletem a queda da oferta e o aumento do preço do biodiesel reforçam a necessidade da diversificação e da transição energética no setor de transportes.

Neste contexto, o gás natural entra como o protagonista de uma mudança da matriz energética responsável pelo abastecimento de veículos pesados, como caminhões e frotas de transporte coletivo.

Esse caminho traria ganhos ambientais, visto que o energético é uma alternativa de baixíssimo impacto ambiental – mesmo sendo de origem fóssil, suas emissões são extremamente baixas o que favorece também as políticas de mudanças climáticas.



Essa tendência pode ser observada em outras economias mundiais como nos Estados Unidos – Los Angeles conta com 2.500 ônibus abastecidos a gás natural –, na Espanha – a capital Madri utiliza 2 mil ônibus equipados com propulsores a gás (o que equivale a 80% da frota) para transportar mais 425 milhões de passageiros por ano –, e na América do Sul, a Colômbia se destaca pelo sistema de ônibus movidos a gás. Estas são realidades que já se mostram presentes no Brasil, embora ainda em fase de testes.

Em 2019, a Scania lançou uma família de veículos movidos a Gás Natural e disponibilizou uma unidade para a Prefeitura de Curitiba para demonstrações e testes.

O projeto conta com o apoio da Compagas, que possui uma rede de distribuição de gás natural instalada capaz de atender mais de 80% das empresas que operam o transporte público na capital paranaense e na região metropolitana, o que coloca a cidade em um conceito alinhado às principais metrópoles do mundo, como Nova York que, desde 2010, possui mais de 500 veículos em sua frota deste tipo.

Um estudo do Departamento de Energia Americano ratifica estas afirmações. O gás natural também é uma das matrizes energéticas com maior potencial de crescimento em países fora da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), como é o caso do Brasil.

De acordo com esse estudo, o setor de transporte é responsável por quase 60% do consumo total de combustíveis líquidos e a tendência é que aumente o uso de combustíveis alternativos. Neste cenário, o gás natural e a energia elétrica são as formas que mais devem crescer – podendo quadruplicar o consumo até 2050.

A viabilização do gás natural como alternativa passa, também, pelo fato que o biodiesel não dará conta da frota brasileira sozinho.

De acordo com dados de consumo da frota de São Paulo (SPTrans), se fosse adotado o Biodiesel 100%, a produção deste combustível de toda a região Sudeste não seria suficiente para abastecer exclusivamente a frota de ônibus da cidade de São Paulo (SP); seria necessária toda a produção da região – e mais 30% desse volume – para atender somente à demanda da capital paulista.

Cenário completamente inverso à abundância do gás natural. Apenas 10% do volume que é reinjetado no Brasil, diariamente, seria suficiente para abastecer 100% da frota de ônibus equivalente a 12 vezes o tamanho do transporte público da Região Metropolitana de Curitiba, conforme dados apresentados pelo consultor em gás e energia, Ricardo Vallejo.

Neste contexto, o gás natural, é uma excelente opção. As cidades precisam de combustíveis mais limpos, com baixa emissão de gases causadores de efeito estufa, ao mesmo tempo em que garantam viabilidade econômica e continuidade no fornecimento e possam ser adotados em grande escala. Enxergo aqui uma imensa oportunidade para incentivar o seu consumo em veículos pesados e no transporte público.

Rafael Lamastra Jr. é diretor-presidente da Compagas e presidente do Conselho de Administração da Abegás.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 09/10/2020*

## **POR QUE A PETROBRAS VENDE SUAS EMPRESAS E CAMPOS DE PETRÓLEO?, POR JOSÉ MAURO DE MORAIS**

*Por José Mauro de Moraes é especialista em petróleo e energias renováveis no Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. E autor do livro Petróleo em Águas Profundas.*

Em Artigos e opinião, Fusões e Aquisições, Mercado offshore, Petróleo e gás, Transição energética

Nos últimos anos, a Petrobras vem se desfazendo de um variado conjunto de ativos, envolvendo campos de petróleo, usinas de energia eólica, usinas térmicas e de produção de biocombustíveis,

grandes refinarias, gasodutos, participações na distribuição de gás nos estados, indústrias de fertilizantes e investimentos no exterior.

Já foram vendidos ou estão à venda empresas e campos de petróleo nos Estados Unidos, Uruguai, Colômbia, Argentina, Paraguai e também na África. Estão sendo ofertados mais de uma centena de campos de petróleo localizados em terra nos estados do Amazonas, Rio Grande do Norte, Bahia, Ceará, Espírito Santo e Alagoas.

No mar, a companhia está se desfazendo de campos de petróleo em águas rasas (até 300 metros de profundidade), nas bacias de Campos e Santos, e nos estados do Rio Grande do Norte e Alagoas. Também estão sendo colocados à venda campos localizados em águas profundas, nas bacias marítimas de Campos, Santos e Sergipe-Alagoas.

Os campos à venda em águas rasas, descobertos a partir da década de 1970, tiveram papel histórico no desenvolvimento tecnológico da Petrobras, ao preparar o caminho para o sucesso da empresa nas descobertas de petróleo em águas profundas, a partir dos anos 1980, e no pré-sal, a partir de 2006.

As vendas de ativos da Petrobras começaram em 2015, e têm como objetivo declarado reduzir a pesada dívida da empresa. Parte dos desinvestimentos não foi resultado de decisão da companhia, mas decorreu de acordos assinados com o CADE para a redução de sua participação nos mercados de gás natural e de refino de petróleo, visando à promoção de maior concorrência nesses mercados e à queda nos preços do gás.

O conhecimento, naquele ano, de sua real condição financeira, confirmou a situação de desequilíbrio decorrente de pesados investimentos nas antigas refinarias, na implantação de novas refinarias e no pré-sal: a dívida líquida havia saltado de US\$ 8,7 bilhões, em 2006, para US\$ 106 bilhões em 2014.

A forte elevação se refletiu na piora dos indicadores financeiros: a dívida em relação aos lucros anuais da empresa antes dos impostos, juros, depreciação e amortizações (Ebitda), que em 2010 era igual a 1,1, elevou-se para 4,8 em 2014.

Mesmo com índice de endividamento elevado, a Petrobras vinha conseguindo, até então, manter sua capacidade de levantar empréstimos para rolar as dívidas e ampliar os investimentos, graças às descobertas de campos gigantes de petróleo no pré-sal, e ao elevado preço internacional do petróleo até o terceiro trimestre de 2014.

A partir desse ano, porém, diversos acontecimentos negativos atingiram a companhia. Os lucros médios, que foram de US\$ 20,1 bilhões em 2010-2011, e US\$ 11,1 bilhões, em 2012-2013, passaram a prejuízos de US\$ 6,9 bilhões, em média, de 2014 a 2016, como reflexo dos controles nos preços dos combustíveis pelo governo federal, que ocorriam desde 2011, e da forte queda nos preços internacionais do petróleo em 2015-2016.

No ano de 2014 foi também revelada, por investigações da operação Lava Jato, a existência de um esquema de desvios de recursos na empresa, que agia desde 2004, e que afetou profundamente sua credibilidade, especialmente no mercado financeiro.

As revelações da situação financeira da Petrobras tornaram insustentável a manutenção dos níveis de endividamento. A amortização da dívida e o pagamento dos juros se tornaram um fardo que inviabilizou a continuação do levantamento de empréstimos no mercado financeiro internacional para financiar o desenvolvimento dos campos do pré-sal.

Ainda hoje o pagamento de juros representa um peso nos compromissos da companhia, consumindo 35% dos recursos gerados pelas suas operações.

A queda nos investimentos foi extremamente danosa para a Petrobras nos anos seguintes. A companhia havia planejado, em 2014, implantar nos campos de petróleo, até 2020, 35 grandes sistemas de produção, isto é, plataformas de extração de petróleo e gás, com dezenas de poços de

petróleo cada uma, com todos os equipamentos submarinos necessários, com custos de bilhões de dólares cada sistema.

Com a diminuição dos recursos disponíveis, não mais do que 18 sistemas foram efetivamente implantados de 2014 a 2020. Como resultado, a produção de petróleo projetada para 2020, de acordo com o Plano de Negócios de 2014-2018, despencou de 4,2 milhões de barris/dia para 2,8 milhões; esse segundo volume foi calculado em 2015, quando se avaliou melhor os impactos financeiros na Petrobras dos desvios de recursos e da queda nos preços do petróleo.

Os números permitem concluir que a era inicial do pré-sal foi um período de pouca prudência nos investimentos da Petrobras, especialmente em grandes refinarias; foram realizados com base em endividamento que se tornaria insustentável se as condições internacionais do petróleo mudassem, como de fato ocorreu.

Recentemente, novas decisões da Petrobras confirmaram a necessidade de continuação da estratégia adotada de redução da dívida. A companhia anunciou a inclusão de novos ativos para venda, e a diminuição nos investimentos planejados em Exploração e Produção para US\$ 40-50 bilhões, no período 2021-2025, ante US\$ 64 bilhões planejados no Plano Estratégico anterior (2020-2024).

As decisões mostram cautela da companhia com seus índices financeiros e com o montante da dívida, dado o comportamento imprevisível da demanda e dos preços do petróleo nos próximos anos.

Por outro lado, as receitas obtidas com as vendas de seus ativos, de 2015 até o segundo semestre de 2020, tiveram o efeito de diminuir para 2,3 a relação dívida líquida/lucros (Ebitda).

Em continuação à melhoria do índice, a Petrobras planejou reduzir a relação para 1,5 até o final de 2021, para igualar com os melhores índices apresentados pelas grandes petroleiras internacionais. A Petrobras compete em preços com as empresas multinacionais do setor no mercado de petróleo e derivados no Brasil, aberto aos concorrentes para importações.

Assim, não há outra estratégia a ser seguida senão procurar melhorar a saúde financeira da empresa, diante de preços do petróleo que permanecem em níveis historicamente baixos.

A continuação da venda de ativos da Petrobras não tem como focos exclusivos a redução do endividamento e maiores investimentos nos campos de petróleo do pré-sal. Há um fator que não está sendo considerado pelos que criticam a política de vendas de ativos não pertencentes à sua área mais lucrativa e em que detém maior vantagem relativa, isto é a exploração e produção de petróleo.

O setor de energia no mundo está em fase de transição, com a substituição paulatina do petróleo por fontes mais limpas, menos poluentes. As preocupações com o aquecimento do planeta vão levar os investimentos em energia a se concentrarem cada vez mais em energias renováveis. O setor de petróleo já está em ambiente de incerteza sobre quando começará a diminuir a demanda global por essa fonte energética, após a superação da atual queda decorrente da pandemia que atingiu o mundo.

A Petrobras dispõe de reservas imensas no pré-sal, algumas ainda inexploradas. Concentrar a geração de receitas em ativos mais produtivos e de menor custo, como os campos de petróleo e gás em águas profundas e ultraprofundas, especialmente do pré-sal, é uma decisão estratégica da Petrobras com olhos no futuro.

O custo para extrair um barril de petróleo nas áreas mais produtivas do pré-sal é de cerca de US\$ 5, isto é, abaixo de um terço do custo de extração em terra e em águas rasas. Se o preço do petróleo não voltar ao nível anterior que prevaleceu em 2018-2019 (US\$ 65 – US\$ 70 o barril), a tendência, a médio prazo, é a permanência no mercado de somente as petroleiras com baixos custos de produção.

Com dívida menor e custos de produção de petróleo e gás capazes de suportar reduções nos preços internacionais, a Petrobras se prepara para um futuro instável para as companhias produtoras de petróleo. Aumentar a resiliência com a venda de ativos menos produtivos, ao contrário dos que enxergam no movimento de vendas de seus ativos o enfraquecimento da companhia, é uma questão de fortalecimento da Petrobras no futuro.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 09/10/2020*



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **'SE OS EUROPEUS ACHAM QUE NÃO ESTAMOS CUIDANDO DO MEIO AMBIENTE, QUE VENHAM VER', DIZ REPRESENTANTE DE FRIGORÍFICOS**

Para o presidente da ABPA, Ricardo Santin, país precisa dar transparência à legislação ambiental para não atrapalhar ratificação do acordo Mercosul -UE

*Por João Sorima Neto*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24684511-25c-679/FT1086A/652/x22-Ricardo20ABPA-FotoEdi-Pereira-03-2015.JPG.pagespeed.ic.NjWWEcm0Cv.jpg>

*Para o presidente da ABPA, Ricardo Santin, país precisa dar transparência à legislação ambiental para não atrapalhar ratificação do acordo Mercosul -UE Foto: Divulgação*

SÃO PAULO - A aprovação do Parlamento Europeu de um relatório que diz não ser possível ratificar o acordo de livre comércio entre Mercosul e União Europeia nos atuais termos, embora seja simbólica e não impositiva, é um recado político da União Europeia ao Brasil.

É o que avalia o presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Ricardo Santin, sobre a resolução, interpretada como um sinal de maiores dificuldades para a confirmação do acordo nos países do bloco.

Para o executivo da entidade que representa frigoríficos e processadores de carne que estão entre os maiores exportadores do país, o Brasil precisa ser mais transparente em relação às suas políticas de proteção ao meio ambiente.

Os parlamentares europeus cogitaram incluir no documento críticas à política ambiental do Brasil, mas se limitaram a citar a necessidade de compromisso dos países com o Acordo de Paris, contra as mudanças climáticas.

Como o senhor avalia a decisão do Parlamento Europeu?

Não se trata de uma decisão vinculante, mas é um recado político ao Brasil para que seja mais transparente em relação à sua legislação de proteção ao meio ambiente. Temos regras rigorosas,

um código florestal que é dos mais avançados do mundo. Quem coloca fogo para desmatar são garimpeiros ou fazendeiros irregulares, à margem da lei.

A avaliação do governo brasileiro é que a decisão do Parlamento Europeu tem cunho político. Fala-se em lobby de agricultores, especialmente franceses, que usam a questão do meio ambiente para evitar a entrada de produtos do Mercosul a preços mais baixos. Isso procede?

Alguns países com perfil protecionista usam a questão do meio ambiente como bengala para evitar esse acordo que foi negociado durante 20 anos. A maioria das nações da União Europeia é a favorável ao acordo, que trará benefícios aos dois blocos. Mas países como a França, Irlanda e Holanda usam essa questão do meio ambiente para fazer protecionismo.

Mas o que o governo brasileiro pode fazer para melhorar sua imagem em relação ao meio ambiente?

A ida do vice-presidente Hamilton Mourão para a presidência do Conselho da Amazônia mostra que o governo quer cuidar melhor dessa questão. Falta comunicar ao mundo que temos uma legislação eficiente de proteção ao meio ambiente. Nós da ABPA também vamos lançar uma campanha pela internet e nas redes sociais, mandar carta aos importadores, mostrando que produzimos com sustentabilidade. Nossos importadores podem continuar comprando carne de frango e suína do Brasil porque respeitamos o meio ambiente na produção.

Mas esse quadro de aumento de queimadas no Brasil não sinaliza falta de aplicação da legislação de proteção ao meio ambiente?

Temos 3,9 milhões de quilômetros de florestas preservadas ou 84% do total. Os maus brasileiros que estão queimando os biomas precisam ser punidos. Não podemos deixar o exagero tomar conta. Não dá para dizer que não vai comprar mais produtos do Brasil.

Qual seria o prejuízo para o país se o acordo de fato não sair do papel?

Primeiro, seria de imagem para os dois lados. Seriam 20 anos de negociações jogados fora. E os dois blocos perdem oportunidades. Com o acordo, o Brasil poderá exportar mais 190 mil toneladas de carne de frango ao ano para a União Europeia do que já exporta atualmente.

Vamos ver o que a gente pode melhorar dentro do acordo, mas não acreditamos que ele deixe de acontecer. É uma discussão que precisa ter bom senso dos dois lados. Se os europeus acham que não estamos cuidando do meio ambiente, que venham ver. Consultem números da Embrapa. Não dá para olhar apenas para casos isolados.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 09/10/2020*

## **PRESSIONADA POR ALIMENTOS, INFLAÇÃO ACELERA PARA 0,64% EM SETEMBRO, MAIOR ALTA PARA O MÊS DESDE 2003**

Resultado, também influenciado por combustíveis, veio acima das expectativas. Dólar alto e maior demanda interna explicam preços dos produtos alimentícios, diz IBGE

*O Globo*

RIO - Pressionada pelos preços dos alimentos e também pelos combustíveis, a inflação acelerou para 0,64% em setembro. Foi o maior resultado para o mês desde 2003, segundo dados do IBGE divulgados nesta sexta-feira.

No ano, o IPCA, que mede a inflação oficial do país, acumula alta de 1,34% e, em doze meses, 3,14%. Em agosto, o índice havia ficado em 0,24%, abaixo do registrado no mês anterior.

Os resultados vieram acima das expectativas do mercado. Analistas ouvido pela Bloomberg esperavam IPCA de 0,54% em setembro.

Os alimentos foram os itens com maior alta no mês, 2,28%, e também responderam pela maior parte da inflação, 0,46 ponto percentual. As maiores variações foram nos preços do óleo de soja (27,54%) e arroz (17,98%). No ano, esses dois itens já aumentaram 51,30% e 40,69%, respectivamente. O preço das carnes também subiu 4,53%.

Pedro Kislánov, gerente da pesquisa do IBGE, explica que a disparada nos preços dos alimentos, como arroz e óleo, está relacionada ao dólar alto e ao aumento do consumo interno.

Apelo. Bolsonaro pede a supermercados para não aumentarem preços

- O câmbio num patamar mais elevado estimula as exportações. Quando se exporta mais, reduzem-se os produtos para o mercado doméstico e, com isso, temos uma alta nos preços - diz.

Outro fator que contribui para alta dos preços dos alimentos é demanda interna elevada:

## PUBLICIDADE

- O auxílio emergencial tem ajudado a manter os preços num patamar elevado. No caso do grão de soja, temos ainda forte demanda da indústria de biodiesel - explica Kislánov.

Marcelo Neri: Situação social vai piorar após 'anestesia' gerada pelo auxílio emergencial, aponta pesquisador

## Alimentação fora de casa

O frango, proteína mais barata a que o brasileiro recorre quando o preço da carne dispara, também ficou 2,20% mais caro. Já o preço dos biscoitos avançou 1,65% frente a agosto.

Apesar da queda nas vendas dos supermercados por conta da alta no preço dos alimentos, o economista da XP Investimentos, Vitor Vidal, acredita que a pressão da inflacionária não vai frear o consumo.

— A tendência é o brasileiro substituir o arroz pela batata. Trata-se de um movimento marginal e não cíclico.

Depois de cair 0,11% em agosto, a alimentação fora do domicílio, ficou 0,82% em setembro, influenciada pelos preços do lanche (1,12%) e da refeição (0,66%).

— Alguns restaurantes já estão repassando o preço dessa alta dos alimentos influenciada pela variação cambial. O avanço do setor de serviços (0,17%), que é o grosso da economia brasileira, demonstra que a atividade está retomando - diz Vidal.

Étore Sanchez, economista-chefe da Ativa Investimentos, vê outro indício de reaquecimento da economia no avanço do grupo de vestuário em setembro (0,37%) após meses de queda. No mês anterior a retração foi de 0,78%.

- Depois de ficar abaixo da sua sazonalidade por quase seis meses, os itens de vestuário já estão dando sinais de melhora. Não foi uma explosão, mas voltou para o patamar da sazonalidade do mês.

Os preços do grupo Transportes avançaram 0,70%, quarto mês seguido de alta. A gasolina, que havia registrado alta de 3,22% em agosto, subiu 1,95% em setembro.

Sanchez ressalta que a inflação de setembro não foi maior por conta da queda na variação de alguns itens como planos de saúde (-2,31). Seguro de veículos (-2,73) e cursos regulares (-0,77) também tiveram resultados negativos. No campo de itens alimentícios, cebola, batata, alho e frutas também registraram deflação.



— Com a decisão da ANS de não reajustar o preço dos planos de saúde, esse item vem influenciando o resultado da inflação para baixo. Outros produtos alimentícios também contrabalançam um pouco a alta do grupo — diz Sanchez.

### **Previsão de piora em outubro**

Na avaliação de Vitor Vidal, da XP, o pico da inflação no país será em outubro devido ao aumento no preço das passagens aéreas. O setor de aviação e turismo foi um dos mais impactados pela pandemia e, com isso, a tendência é que haja uma tentativa de recuperação dessas perdas.

— Nossa expectativa é que o resultado de outubro seja de 1,69%. Ajustamos a perspectiva do fechamento do ano de 2,6% para 3%. A meta da inflação para o próximo ano é de 3,75%. Esse IPCA não assusta política monetária. O que assusta é a possibilidade de quebra do regime fiscal.

### **Variação dos preços por grupo**

- Alimentação e bebidas: 2,28%
- Habitação: 0,37%
- Artigos de residência: 1%
- Vestuário: 0,37%
- Transportes: 0,70%
- Saúde e cuidados pessoais: -0,64%
- Despesas pessoais: 0,09%
- Educação: -0,09%
- Comunicação: 0,15%

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 09/10/2020*

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

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

#### **VALE ANUNCIA PARCERIA COM EMPRESA CHINESA PARA INVESTIMENTO DE US\$ 624 MILHÕES EM PORTO DA CHINA**

Projeto deve reduzir custos com frete e aumentar a competitividade da mineradora, sobretudo em relação às concorrentes australianas

*Por Beth Moreira e Wagner Gomes, O Estado de S.Paulo*

A Vale anunciou nesta sexta-feira a criação de uma joint venture com a chinesa Ningbo Zhoushan Port Company Limited para construir e operar o Projeto West III no Porto de Shulanghu, na província de Zhejiang. Com investimentos de US\$ 624 milhões, o projeto possibilitará à companhia brasileira reduzir custos com frete e ganhar competitividade diante das concorrentes.

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a mineradora detalha que o Projeto West III consiste na expansão das instalações do Porto de Shulanghu, desenvolvendo um pátio de estocagem e berços de carregamento com capacidade adicional de 20 milhões de toneladas por ano (Mtpa). "Ao participar do projeto, a Vale garantirá uma capacidade portuária total de 40 Mtpa em Shulanghu, o que ajudará a Vale a otimizar custos em sua cadeia de valor", afirma a empresa no documento.

A Vale deterá 50% da joint venture e ambas as partes pretendem obter empréstimos de terceiros de até 65%, mas não menos que 50% do investimento total. "Com essas premissas, a contribuição de capital da Vale para o projeto variará entre US\$ 109 milhões e US\$ 156 milhões, aproximadamente", calcula a empresa.

A construção do projeto, que deve durar até três anos, terá início depois das aprovações antitruste e outras aprovações regulatórias na China. "O projeto garantirá capacidade portuária estratégica

para a Vale na China, uma vez que o porto de Shulanghu permite a atracação de navios Valemaxes e a otimização dos custos de transporte e distribuição da Vale", destaca.

A Ningbo é uma subsidiária do Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group Co. Ltd.. A parceria será através da Vale International S.A. A Ningbo é a operadora dos terminais públicos do Porto de Ningbo Zhoushan, que ocupou o primeiro lugar por 11 anos consecutivos em termos de movimentação total de carga no mundo. Como uma das maiores operadoras de terminal na China, a Ningbo atua no carregamento e descarregamento de contêineres, minério de ferro, petróleo, carvão, gás liquefeito, grãos, entre outras cargas.

O maior ganho da Vale com o projeto na China, grande consumidora do minério brasileiro, será na redução de custos. Na hora da compra, os chineses têm o costume de barganhar os preços. Segundo analistas, a construção da área permitirá que a companhia reduza os custos de armazenamento do minério.

Com um porto na China, a Vale também ganhará competitividade frente a seus concorrentes, principalmente os australianos, geograficamente mais próximos da Ásia, que, por isso, vendem o minério por um preço menor e chegam mais rápido ao destino. Além disso, a companhia brasileira conseguirá operar seus navios com maiores volumes no terminal.

### **Redução de custos de logística**

O estrategista-chefe de mercado da Harrison Investimentos, Renan Sujii, destaca que o novo negócio aumenta a capacidade da mineradora brasileira de armazenamento de produtos em um mercado estrategicamente importante.

"A Vale tem um mercado muito importante na China e uma joint venture como essa contribui para o ganho com a logística. Esse projeto é muito importante do ponto de vista estratégico", disse Sujii.

Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos, concorda. "No segundo trimestre deste ano foram vendidas 61 milhões de toneladas métricas de minério de ferro e pelotas. Desse total, 43 milhões foram para a China. Ao todo, 70% das vendas de minério de ferro da companhia vão para os chineses. Então, a relevância desse mercado é grande. Ter um espaço no porto mesmo em uma gestão compartilhada com outra empresa é fundamental", afirmou.

Outro ponto importante é o custo do frete, segundo o analista. Ele explica que o transporte de minério é um mais maiores custos com a exportação. "Existem várias formas de colocar o produto para a exportação e uma delas envolve o custo. Há uma modalidade em que a Vale coloca o produto no navio e o importador paga todo o resto. Isso é mais comum nas exportações para a Europa. Na China, a maior parte dos contratos é fechada pela modalidade em que os custos do transporte ficam com a Vale até o material chegar ao porto de destino. Aumentando a presença no porto chinês, a Vale ganha gestão e melhora as suas margens", diz.

Shin Lai, analista da Upside Investor, diz que a operação permitirá à companhia aumentar seus volumes embarcados nos navios, já que haverá um local apropriado para a estocagem, o que, por sua vez, diminuirá os custos para a empresa, melhorando as suas despesas com logística.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/10/2020*

## **PETROBRÁS REDUZ VALOR DO DIESEL PARA SE BENEFICIAR DO CONSUMO DA AGROPECUÁRIA**

Petroleira aproveitou a resistência do setor frente à pandemia para tornar seu combustível mais atraente e conseguir amenizar as perdas com a queda nas vendas da gasolina

*Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo*

RIO - A resistência do setor agropecuário à crise, em comparação a outras atividades econômicas, está ajudando a Petrobrás a suportar o ano de 2020, de retração da demanda por conta do coronavírus. A estatal tem praticado preços mais baixos de diesel do que em 2019. Tradicionalmente, esse tipo de prática é comum entre as empresas que detêm grandes plantas de

refino, estatais e privadas. Com isso, se ancoram num mercado cujas vendas caíram menos do que as dos demais derivados de petróleo, como as de gasolina, na comparação anual.



Dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) demonstram que, em setembro, o preço do diesel na fase de produção caiu 21% ante igual mês de 2019, enquanto o da gasolina foi reduzido em 1,2%.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/2/1602211898422.jpg>

*Consumo de diesel pelo setor agropecuário tem sustentado a Petrobrás na pandemia. Foto: Rafael Arbex/Estadão*

Esse movimento se repete desde fevereiro, quando o coronavírus e acontecimentos externos no mundo do petróleo começaram a afetar as cotações das commodities. A maior queda no preço interno do diesel, de 37% na comparação anual, ocorreu em maio, mês em que a demanda mais caiu desde o início da crise.

Também as vendas de diesel estão mais resistentes à crise do que as da gasolina, de acordo com a ANP. Enquanto as do diesel caíram 2% no acumulado do ano até agosto, as da gasolina reduziram 10,4%.

### **Concorrência**

O mercado de diesel é ancorado, sobretudo, pelo consumo agropecuário, que neste ano deve ter safra recorde e registrou melhora na atividade no primeiro e segundo trimestres do ano. O Produto Interno Bruto (PIB) do setor no acumulado em quatro trimestres ficou em 1,5%, o único a registrar alta nessa base de comparação.

Empresas reunidas na Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) dizem não ser possível competir com a Petrobrás pelo mercado interno de diesel e acusam a petrolífera de praticar preços inferiores aos do mercado internacional. Com isso, segundo a entidade, a importação e a concorrência no Brasil estariam inviabilizadas.

Pelas contas da Abicom, a partir de informações divulgadas pela estatal, o preço do litro do diesel nas refinarias brasileiras caiu R\$ 0,65 no ano, enquanto no mercado externo a queda foi R\$ 0,50. Desde maio, quando as oportunidades de importação se encerraram segundo a associação, o aumento no mercado internacional foi de R\$ 0,72 e o ajuste doméstico, de R\$ 0,37.

Presidente da Abicom, Sérgio Araujo acusa a Petrobrás de não atuar em linha com o seu discurso liberal. Procurada, a Petrobrás ainda não se posicionou

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/10/2020*

## **RETOMADA: ECONOMIA DESCARBONIZADA E MAIS EMPREGOS COM ENERGIA RENOVÁVEL**

*Por Marcos Penido e Rodrigo Garcia\**



[content/uploads/sites/41/2020/10/ww\\_091020204038-620x350.jpg](content/uploads/sites/41/2020/10/ww_091020204038-620x350.jpg)

**Marcos Penido e Rodrigo Garcia. FOTOS: DIVULGAÇÃO**

O ano de 2020 será um marco na história mundial. A pandemia da covid-19 está reconfigurando hábitos e impulsionando profundas transformações econômicas. A relação entre preservação ambiental e desenvolvimento econômico tornou-se inequívoca, motivando os diversos organismos internacionais a se posicionarem em prol da criação de políticas públicas alicerçadas na economia verde para o período de retomada pós-covid.

A Organização das Nações Unidas (ONU) colocou-se de forma contundente a respeito da necessidade de “recuperar para melhor” a economia mundial e propôs diretrizes a serem adotadas por governos nos planos de recuperação. O Fórum Econômico Mundial e a Agência Internacional de Energia (AIE) fazem coro ao apelo da ONU: ambos publicaram relatórios destacando a importância de que as políticas econômicas incluam o combate às mudanças climáticas.

Estamos num momento crucial. Para que seja possível limitar o aquecimento global a 1,5o C neste século, em comparação com os níveis pré-industriais, como estabelece o Acordo de Paris, temos que diminuir as emissões em 7% a partir deste ano até, até 2030.

Estávamos longe disto até a pandemia reduzir a atividade econômica volume, em consequência, as emissões, em estimados 8% pela AIE. Os cientistas alertam para o “efeito rebote”, como ocorreu após a crise de 2008, quando as emissões tiveram um salto, superando em muito a média histórica. Dessa vez, precisamos fazer diferente.

O Governo do Estado de São Paulo está construindo um Plano de Resposta e Recuperação Econômica de forma colaborativa com a sociedade. A questão ambiental tem lugar central nas políticas de estímulo e, além da promoção do desenvolvimento sustentável, o governo assume, nesse contexto, um papel ativo e paradigmático: dar o exemplo e incentivar a sociedade nessa mesma direção.

Para reduzir 30% dos gastos com eletricidade nos quase 30 mil imóveis utilizados por órgãos do governo do Estado nos próximos três anos, a Secretaria de Infraestrutura e Meio Ambiente (SIMA) investirá R\$ 28 milhões no Programa Integrado de Gestão Energética.

O projeto de transição energética dos prédios públicos começou a se estruturar a partir de uma parceria entre a SIMA e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com fundos da Iniciativa de Infraestrutura de Qualidade do Japão (JQI).

A análise do consumo de energia de 6,8 mil edifícios, bem como do investimento e dos benefícios com a instalação de geração solar fotovoltaica para consumo próprio, indica que o Estado evitaria a emissão de 28 mil toneladas de CO2 equivalente por ano.

A geração de energia por fonte solar é a alternativa que mais cresce e a que gera mais empregos entre as renováveis, segundo relatórios do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente – PNUMA e da Agência Internacional para as Energias Renováveis – IRENA. Além disso, a tecnologia, os ganhos de escala e a concorrência diminuíram os custos. Na última década, o custo da eletricidade gerada por sistemas solares fotovoltaicos caiu 83%. A campanha Rede Solar – Energia renovável em prédios públicos, que mobiliza gestores públicos a instalarem energia solar

fotovoltaica, sinaliza o comprometimento do governo estadual com a questão ambiental ao mesmo tempo em que fomenta e desenvolve o mercado, criando oportunidades para empresários, instaladores, montadores e demais profissionais dessa cadeia produtiva.

Estamos diante de uma oportunidade única para tomar decisões que aliem os investimentos necessários para a retomada do crescimento a definições políticas que consolidem uma economia e uma sociedade descarbonizadas em longo prazo. Ao incluir a transição energética nos planos de recuperação, os governos podem enfrentar as dificuldades econômicas e, ao mesmo tempo, as questões climáticas, construindo um caminho de esperança e oportunidades.

\*Marcos Penido é secretário de Infraestrutura e Meio Ambiente; Rodrigo Garcia é vice-governador do Estado de São Paulo

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/10/2020*

## **RIO ESPERA ARRECADAR R\$ 10 BILHÕES COM CONCESSÃO DE SANEAMENTO**

Governo enviou orçamento ao Legislativo com estimativa de valor a ser pago ao Estado e aos 47 municípios que aderiram à proposta de concessão feita pelo BNDES

*Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo*

RIO - O governo do Estado do Rio estima que a concessão dos serviços de água e esgoto em 47 municípios, incluindo a capital, hoje atendidos pela Cedae, a estatal de saneamento, renderá cerca de R\$ 10 bilhões em pagamento de outorgas. Outorga é a taxa que um operador privado paga ao governo para assumir uma estrutura ou serviço público.

O valor, geralmente pago em parcelas, se soma a cerca de R\$ 30 bilhões em investimentos em dutos de distribuição, coleta e estações de tratamento de esgoto, o que faz da concessão do saneamento do Rio o maior projeto de infraestrutura do País.

O total de R\$ 10 bilhões, a serem pagos ao Estado e aos municípios que aderiram ao projeto, foi estimado na proposta do orçamento de 2021 enviada na semana passada pelo Executivo fluminense à Assembleia Legislativa (Alerj). Na proposta, o valor aparece nas estimativas de receita, como “recursos condicionados”, já que dependem do sucesso do leilão, previsto para janeiro ou fevereiro de 2021.

### **Divisão**

O governo estadual calcula que receberá R\$ 7,97 bilhões em outorgas mínimas entre 2021 e 2023. Desse valor, R\$ 5,74 bilhões entrariam nos cofres estaduais no próximo ano.

Ao Estado, cabem 80% do valor mínimo que os vencedores do leilão pagarão – daí o valor total de R\$ 10 bilhões. Os 20% restantes serão divididos entre o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana (5%) e os demais municípios (15%, proporcionalmente conforme a população de cada cidade).

O texto da proposta de Orçamento ressalta que, como a “modelagem financeira” do projeto ainda está em ajuste, “é de se avaliar a aplicação, por prudência, de um redutor de 10%, a incidir sobre os valores mencionados”.

A cargo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), responsável pela estruturação do projeto, o ajuste está sendo feito na versão final do edital, previsto para ser lançado no fim deste mês, que vai incorporar sugestões do processo de consulta pública e a redução de escopo da concessão - 47 dos 64 municípios atendidos pela Cedae aderiram.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 09/10/2020*



## **VALOR ECONÔMICO (SP)**

### **VALE VAI SE UNIR À EMPRESA CHINESA PARA EXPANDIR E OPERAR PORTO NA CHINA**

Contribuição de capital da Vale para o Projeto West III no Porto de Shulanghu pode variar entre US\$ 109 milhões e US\$ 156 milhões

*Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo*

A Vale informou que seu conselho de administração aprovou a criação de uma joint venture entre a subsidiária Vale International e a Ningbo Zhoushan Port, para a construção e operação do Projeto West III no Porto de Shulanghu, na cidade de Zhoushan, província de Zhejiang, na China.

A Vale vai ser dona de 50% da joint venture e ambas as partes pretendem obter empréstimos de terceiros de até 65%, mas não menos que 50% do investimento total. Com essas premissas, a contribuição de capital da Vale para o projeto pode variar entre US\$ 109 milhões e US\$ 156 milhões, aproximadamente.

A construção do projeto, que deve durar até três anos, terá início após ambas as partes obterem as aprovações antitruste e outras aprovações regulatórias na China.

A Ningbo Zhoushan Port é uma subsidiária do Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group. É também a operadora dos terminais públicos do Porto de Ningbo Zhoushan, que ocupou o primeiro lugar por 11 anos consecutivos em termos de movimentação total de carga no mundo.

O Projeto West III consiste na expansão das instalações do Porto de Shulanghu, desenvolvendo um pátio de estocagem e berços de carregamento com capacidade adicional de 20 milhões de toneladas por ano (Mtpa).

Segundo a mineradora, ao participar do projeto, a Vale garantirá uma capacidade portuária total de 40 Mtpa em Shulanghu, o que ajudará a companhia a otimizar custos em sua cadeia de valor.

O projeto tem investimentos com valor plurianual total de aproximadamente US\$ 624 milhões, e inclui a aquisição de direitos de propriedade e o desenvolvimento da capacidade portuária de 20 Mtpa, incluindo a construção de um novo pátio de estocagem e dois berços de carregamento, sujeitos a aprovações regulatórias.

***“O projeto garantirá capacidade portuária estratégica para a Vale na China, uma vez que o porto de Shulanghu permite a atracação de navios Valemaxes e a otimização dos custos de transporte e distribuição da Vale”, diz o comunicado da empresa.***

Segundo a Vale, em 2015, mineradora brasileira lançou o Brazilian Blend Fines (BRBF), produto resultante da mistura de finos de minério de ferro de Carajás, no Sistema Norte, com finos de minério de ferro dos Sistemas Sul e Sudeste, que se complementam em termos de características físicas, químicas e metalúrgicas.

***“O BRBF é produzido no Terminal Marítimo de Teluk Rubiah na Malásia e em dezessete portos na China, incluindo o Porto de Shulanghu. Esse processo reduz o tempo necessário para atendimento dos mercados asiáticos e aumenta nossa capilaridade de distribuição ao permitir o uso de embarcações menores. A estratégia de blendagem também permite planos de mineração mais eficientes e aumenta o uso de métodos de processamento a seco, que por sua vez reduzem investimentos, estendem a vida útil de nossas minas e reduzem o uso de água em nossas operações: uma flexibilidade fundamental para lidar com os desafios de curto prazo”, completa.***

*Fonte: Valor Econômico - SP*



*Data : 09/10/2020*

## **LOG-IN FAZ PARCERIA PARA AMPLIAR NAVEGAÇÃO COSTEIRA E LIGARÁ MANAUS A ASSUNÇÃO**

*Por Valor, Valor — São Paulo*

A Log-In Logística Intermodal informou ao mercado na noite desta quinta-feira que ampliará seu serviço de navegação costeira com o atendimento ao porto de Assunção, no Paraguai.

A linha ligará os principais portos brasileiros ao Mercosul, de Manaus a Assunção, usando serviços marítimos regulares já em operação.

Para chegar a Assunção, os navios da Log-In farão conexão em Buenos Aires, a partir de onde as cargas em contêineres serão transferidas para embarcações menores, do armador Independencia Shipping Lines (ISL), com quem a Log-In firmou parceria.

Três navios da ISL farão a travessia de Buenos Aires a Assunção, via Rio Paraná, inicialmente com escala quinzenal.

De acordo com o comunicado da Log-In, o trecho entre Buenos Aires e Assunção tem grande potencial para navegação, uma vez que 92% de tudo que é transportado do Paraguai para o Brasil é feito por caminhão, e apenas 8% usa o transporte marítimo.

Segundo o diretor-presidente da Log-In, Marcio Arany, trata-se de uma oportunidade de captar volumes do modal rodoviário. "Acreditamos que este é o primeiro passo para o desenvolvimento de novos negócios na região", disse ele no comunicado.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 09/10/2020*

## **CONCESSÃO DE SANTOS DUMONT E CONGONHAS PREVISTA PARA 2022**

Ministério da Infraestrutura deu pontapé inicial ao processo para conceder os dois aeroportos, considerados as últimas "joias da coroa" administrados pela Infraero

*Por Daniel Rittner — De Brasília*

O Ministério da Infraestrutura deu pontapé inicial ao processo de concessão dos aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ). Os dois terminais são considerados as últimas "joias da coroa" na rede ainda operada pela estatal Infraero.

Ontem, o ministério lançou edital de chamamento público de estudos de viabilidade para subsidiar a modelagem das concessões de 17 aeroportos, entre os quais estão Congonhas e Santos Dumont.

O leilão está previsto para 2022. Será a 7ª rodada de concessões no setor. Pelo desenho preliminar do governo, os terminais ficarão divididos em três blocos diferentes.

Empresas interessadas na elaboração dos estudos devem protocolar requerimento de autorização junto à Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) em até 60 dias. Após a publicação do termo de autorização, essas companhias terão 180 dias para apresentar os estudos ao ministério, prazo que poderá ser prorrogado pela SAC

Os projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos deverão abranger estudos de mercado, de engenharia e afins, ambientais e avaliação econômico-financeira. O ministério constituirá comissão para avaliação e seleção das propostas.

No primeiro trimestre de 2021, outros três blocos de aeroportos serão leiloados pelo governo. Eles são puxados por Manaus (Bloco Norte), Goiânia (Bloco Central) e Curitiba (Bloco Sul). Uma das observações do setor privado é que a junção de ativos com perfis muito diferentes em um mesmo lote pode dificultar os planos.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

Data : 09/10/2020



**TRIBUNA DO NORTE – RN**

## **CODERN ANUNCIA CHEGADA DE ESCÂNER DE CONTÊINERES AO PORTO DE NATAL**

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 08/10/2020 - 19:32

Após nova apreensão de drogas no final de semana no Terminal Portuário de Natal, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) comunicou, na manhã desta quinta-feira (8), ao recebimento do "escâner" de contêineres. O equipamento deve reforçar a segurança do Porto da capital potiguar, ponto que se mostra estratégico para a rota do tráfico de drogas internacional.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201008-scanner.jpg>

**Scanner chegou ao porto de Natal nesta quinta-feira**

De acordo com a Companhia, os procedimentos de instalação foram iniciados, imediatamente, para a operação. Iniciada a operação do scanner, a Receita Federal também receberá as imagens geradas pelo equipamento. "Pode-se comprovar que foi dado mais um passo no sentido de transformar a operação e aumentar a credibilidade do Porto de Natal, qualificando-o como porta de entrada e saída do

empresariado da região.", afirmou a Codern em comunicado enviado à imprensa por meio de sua assessoria.

Ainda de acordo com o órgão, as conversações e negociações com órgãos como Polícia Federal, Receita Federal, Anvisa e Ministério da Agricultura); armadores (CMA CGM) e operadores portuários (Progeco) que operam no Porto estão em andamento desde 2019 no sentido de aumentar a segurança.

### **Histórico**

No sábado (3), três pessoas foram presas no Porto de Natal com 238,9 quilos de cocaína. A mercadoria foi apreendida pela Polícia Federal e, com a apreensão, a quantidade da droga descoberta no terminal do RN chega a 5,5 toneladas, desde 2019. A ação aconteceu em conjunto com a Receita Federal. Em agosto deste ano a PF também apreendeu 704 quilos de cocaína no Porto.

Já nesta quarta (7), o Juiz Federal Walter Nunes da Silva Júnior, titular da 2ª Vara Federal, determinou a prisão preventiva dos suspeitos do crime: Emerson Rodes Marques, Marcos Cezar Alexandre Pires Júnior, Lucas Farias Alboitt e Roberto Correa Pinheiro.

Fonte: **Tribuna do Norte - RN**

Data : 09/10/2020

# **portosenavios**

**PORTAL PORTOS E NAVIOS**

**NAVIOS-ESCOLTA DA MARINHA TÊM MÉDIA DE IDADE DE 36 ANOS**

Por Danilo Oliveira **INDÚSTRIA NAVAL** 09/10/2020 - 19:17



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190121-fragata-independencia-marinha-do-brasil.jpg>

**Fragata Independência (Arquivo/Divulgação MB)**

Diretor disse que obtenção de navios por oportunidade é opção, mas não será linha estratégica da força naval nos próximos 20 anos. Classe Tamandaré será espinha dorsal da renovação da esquadra.

Os navios-escolta da Marinha do Brasil têm média de idade de 36 anos, sendo a maioria com mais de 40 anos

de operação. A avaliação é que os meios navais dessa classe com mais de 40 anos de operações sofreram modernização de meia vida e estão com idade relativamente avançada para as funções que desempenham. Já a Corveta Barroso (12 anos), é um navio-escolta um pouco menor que as fragatas classe Niterói, construída no Brasil e que ainda tem algum tempo para permanecer na esquadra.



## Programas Fragatas Classe Tamandaré

NAVIOS ESCOLTAS	IDADE (ANOS)
Fragata "Defensora"	43
Fragata "Constituição"	42
Fragata "Liberal"	41
Fragata "Independência"	41
Fragata "União"	40
Fragata "Greenhalgh"	41
Fragata "Rademaker"	40
Corveta "Julio de Noronha"	28
Corveta "Barroso"	12
<b>MÉDIA</b>	<b>36</b>

Fonte: Marinha do Brasil

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/idade-fragatas.jpg>

Os demais navios estão antigos para a utilização na guerra híbrida atual e dentro do cenário de ameaças no mundo normalmente instável", analisou, na última quarta-feira (7), o almirante de esquadra Cunha, diretor-geral do material da Marinha, durante apresentação do Programa Fragatas Classe Tamandaré (PFCT), no Clube Naval, no Rio de Janeiro. Na ocasião, ele falou da necessidade de proteger a Amazônia Azul e o entorno estratégico, que abrange a costa ocidental da África, o sul brasileiro até a Antártica e o paralelo de 16 norte.

O almirante Cunha destacou que a construção da nova classe de fragatas será a espinha dorsal da força de superfície da Marinha brasileira. O "PFCT concebido para dar solução a esse problema no médio prazo. No curto prazo, ainda podemos, eventualmente, ser obrigados a obter navios por oportunidade, mas não é a nossa linha estratégica para os próximos 20 anos", detalhou.

O diretor avaliou que, assim como há 40 anos, quando as fragatas Niterói renovaram a esquadra nacional, as fragatas Tamandaré aportarão novo conhecimento e forma de conduzir e operar navios de superfície. Ele acrescentou que o PFCT adotou um novo modelo de negócios para obtenção desses navios. As futuras fragatas integram o Prosuper — programa de navios de superfície que abrange a obtenção de navios-escolta, navios de apoio logístico e navios anfíbios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/10/2020

**TERMOS DA RN-01/15 AFASTADOS PELO TCU FORAM REESCRITOS NO PL 4199, APONTA DEPUTADO**

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 09/10/2020 - 17:56



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180329-navio-porta-containeer-cabotagem.jpg>

**Arquivo/Divulgação**

Em agosto, ministério encaminhou ofício à Antaq a fim de acompanhar desdobramento de processo na corte de contas que apurou indícios de irregularidades da norma de afretamento.

O deputado Fausto Pinato (PP-SP) apresentou, nesta semana, uma emenda ao projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar) com sugestões de alterações nos artigos 5º e 6º que tratam, respectivamente, do afretamento por tempo de embarcações e das chamadas operações especiais de cabotagem. Pinato alegou que a alteração dos dispositivos evita que avance uma proposta de 'alto potencial de concentração de mercado' e contrária aos objetivos do PL. Ele acrescentou que, em recentes análises sobre esse segmento a conclusão tem apontado de forma uníssona a concentração de mercado como um dos problemas a serem enfrentados pelo setor.

Pinato considerou que os termos da resolução normativa 01/2015 afastados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) foram reescritos no texto original do artigo 5º do PL 4199/2020. Segundo o deputado, a norma da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que trata do afretamento de navio atrelado a lastro e à propriedade de embarcação de mesmo tipo, criava requisitos ao afretamento de embarcação estrangeira de caráter concentrador. O argumento da emenda cita recente auditoria operacional do TCU, na qual foi apontado que a atividade padece de incentivo à competição, principalmente em nível infralegal da regulação.

Em sua proposição, o parlamentar considerou mais adequado que o aumento da oferta de embarcações na cabotagem brasileira, objeto do PL, venha do incremento da disponibilidade de embarcações nacionais, seja em razão do desequilíbrio na balança de pagamentos, gerado pelo afretamento de embarcações estrangeiras, seja pela facilitação do que chama de 'práticas irregulares de evasão fiscal' decorrentes de suposto superfaturamento de embarcações próprias, mantidas em empresas subsidiárias estrangeiras.

No último dia 19 de agosto, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) encaminhou um ofício à Antaq a fim de acompanhar o desdobramento dos processos sobre indícios de irregularidade na RN 01/2015 analisados pelo TCU e formulados a partir de denúncia, com pedido de medida cautelar. Procurado pela reportagem, o Minfra não retornou os questionamentos até o fechamento da reportagem.

A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil), admitida pelo TCU como amicus curiae nesse processo, cita que a Constituição Federal estabelece que somente a lei, em sentido estrito, pode estabelecer as condições em que embarcações estrangeiras serão empregadas na cabotagem. A associação sustenta que o BR do Mar, em princípio, poderia estabelecer as condições para emprego da embarcação estrangeira na cabotagem, desde que viesse como lei, e não como decreto ou outro dispositivo.

“Não se pode deixar o conceito aberto e depois levar para regulamentação ou decreto para estabelecer essas condições. Elas não estão estabelecidas no BR do Mar, está dizendo que será estabelecido por ato do poder executivo. Isso é inconstitucional”, analisou o diretor-presidente da associação, André de Seixas. A entidade alega que o Minfra está adotando no BR do Mar o mesmo tipo de condutas afastadas pelo TCU. “O BR do Mar, nas suas minúcias, é uma releitura da RN 01/2015”, afirmou Seixas.

O PL 4199, apresentado à Câmara dos Deputados no dia 13 de agosto, segue tramitando em regime de urgência e trancando a votação de outros projetos de lei desde 29 de setembro. A expectativa do Minfra é que a votação ocorra na sessão do próximo dia 20 de outubro.

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

**Data: 09/10/2020**

## PARA REDUZIR IMPACTOS DA ESTIAGEM, DNIT REALIZA DRAGAGEM NOS PONTOS CRÍTICOS NO AMAZONAS

Por *Dérika Virgulino* NAVEGAÇÃO 09/10/2020 - 20:36



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190721-rio-madeira-fluvial.jpg>

**Arquivo**

Um dos primeiros efeitos da estiagem é a redução da quantidade de carga nos navios, o que pode provocar desabastecimento na região.

Embora a estiagem na região amazônica se repita ao longo dos anos, o conhecimento de tal fenômeno ainda não tem sido suficiente para que medidas de contenção de impactos sejam tomadas. E em 2020 os problemas relacionados à falta de chuvas se repetem e preocupam, sobretudo, regiões que necessitam da navegação para o recebimento de insumos para o consumo e indústria. Um dos primeiros efeitos da estiagem é a redução da quantidade de carga nos navios. Para tentar reduzir impactos, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) informou que vem realizando dragagem dos trechos mais críticos.

A dragagem vem acontecendo no Rio Madeira, que vem sofrendo intenso assoreamento e onde já está perceptível a redução de profundidade no local. Outra medida adotada pela autarquia é a elaboração do Plano de Monitoramento Hidroviário do Rio Amazonas, por meio do qual será realizado o levantamento das intervenções necessárias para a estruturação técnica e operacional dessa hidrovia. Além disso, vem licitando serviços de desassoreamento em instalações portuárias de pequeno porte (IP4) na Amazônia.

A Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) também vem dialogando constante com o DNIT, a Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental, Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviário, entre outros órgãos para que mais ações sejam tomadas. Entre as medidas estão a instalação de régua de nível automatizada nos locais críticos, levantamento batimétrico, dragagem mais frequente e o estabelecimento de rotas seguras para a navegação.

De acordo com a Abac, Para atingir Manaus, dois trechos têm sido mais críticos para a navegação de cabotagem. Um deles é a passagem do Tabocal, a poucas horas de Manaus, que com a estiagem limita a passagem apenas com luz do dia e exige uma folga mínima abaixo da quilha, não permitindo o carregamento máximo de alguns navios que operam na região. “O melhor conhecimento da passagem no tocante ao perfil do fundo, bem como o real nível do rio naquele local, é de extrema importância para que se otimize o navio, atendendo a região com maior eficiência”, disse. O ponto é o Rio Madeira que sofre com o assoreamento.

A navegação de cabotagem é a responsável por conectar logisticamente essa região às demais partes do país. Nesta conexão, a Abac destaca o envio dos insumos para as pessoas que vivem na região e para a indústria lá localizada, bem como pelo escoamento da produção da Zona Franca de Manaus. Com a estiagem na região, algumas passagens impõem restrições de calado para a embarcação e, portanto, reduz a capacidade de carga com impacto direto à região.

Para tentar mitigar os efeitos da estiagem, a empresa Aliança Navegação vem disponibilizando uma embarcação adicional para atender a demanda local. Isso em razão da necessidade de navegar com navios mais vazios para evitar o encalhe devido ao peso.

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

**Data: 09/10/2020**