



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

### **DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS DE SANTOS E SÃO SEBASTIÃO DEVE REDUZIR TARIFAS, DIZ DTA**

Segundo o presidente da empresa, João Acácio, já é possível saber que o novo modelo de gestão envolverá “um choque de planejamento e inovação”

*Por Fernanda Balbino*



[https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.118186:1599934820/Reuni-o-de-Kick-off-dos-Portos-de-Santos-e-S-o-Sebasti-o.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=0cb9c15&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.118186:1599934820/Reuni-o-de-Kick-off-dos-Portos-de-Santos-e-S-o-Sebasti-o.jpg?f=2x1&$p$f=0cb9c15&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Reunião deu início aos estudos de desestatização dos Portos de Santos e São Sebastião (Ricardo Botelho/MInfra)*

Nos próximos seis meses, o consórcio responsável pelos estudos para a

desestatização da administração dos portos de Santos e São Sebastião (Litoral Norte do Estado) fará um diagnóstico da atual situação da Autoridade Portuária de Santos e da Companhia Docas de São Sebastião. A ideia é que o grupo antecipe o prazo de 18 meses para a entrega dos trabalhos. E antes mesmo do início do levantamento, já é possível saber que o novo modelo de gestão para as duas empresas a ser definido envolverá “um choque de planejamento e inovação” e deve resultar na redução de tarifas portuárias.

A constatação é do presidente da DTA Engenharia, João Acácio. A empresa é a líder do consórcio Dagnl, que fará os estudos sobre como poderá ocorrer o processo de desestatização. No grupo, também estão as empresas Alvarez e Marçal Consultoria em Engenharia, Garín Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda, Lobo & De Rizzo e Navarro Prado (os dois últimos são escritórios de advocacia). O Dagnl (sigla formada pelas iniciais de cada integrante do consórcio) foi contratado na última quarta-feira pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os estudos custarão R\$ 6,56 milhões à instituição financeira.

“Nesse diagnóstico, vamos ver todos os problemas, o passivo trabalhista, fiscal, as ações na justiça, cobranças, patrimônio, dívidas, ativos, balanço, reserva, arrecadação, passivos ambientais. Será um levantamento intensivo e depois vamos ver como tratar esses problemas e a ordem de resolução”, afirmou Acácio. “Tem muita coisa para o concessionário privado melhorar e transformar num negócio promissor”, destaca o executivo.

Para o presidente da DTA, um dos pontos a serem resolvidos é uma revisão de tarifas, principalmente no Porto de Santos. Segundo ele, cerca de R\$ 600 milhões são arrecadados ao ano exclusivamente para garantir infraestrutura aquaviária. No entanto, metade desse valor é considerado suficiente. “É possível concentrar a dragagem em pontos de sedimentação, aproveitar areia nobre que é jogada fora”.

Segundo o líder do consórcio, apesar dos estudos envolverem os portos de Santos e Sebastião, dois leilões distintos deverão ser realizados, um para cada complexo portuário. “Devem ser de forma separada. São sinergias que não se misturam por conta do foco”.

#### **Avanços**

A expressão “pensar grande” é praticamente um mantra para o consórcio. A ideia é buscar inovações em exemplos de portos internacionais para que os dois complexos marítimos garantam operações eficientes e limpas. E, segundo Acácio, o Governo Federal está aberto a receber sugestões que levem em conta os aspectos ambiental, social e de governança.

“O ministro (da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas) tem uma capacidade muito rápida de raciocínio. Ele reconheceu que se dedicou às ferrovias e rodovias. Mas, agora, é porto, porto e porto. O governo tem sido muito receptivo”, afirmou o presidente da DTA

Uma ligação seca entre as duas margens do Porto de Santos também deve ser contemplada nos estudos, assim como a implantação de tecnologia para otimizar operações. Outro ponto é garantir que o cais santista possa receber navios de grande porte. Segundo Acácio, a ideia é interiorizar os navios de baixo calado (profundidade máxima que a embarcação atinge para navegar com segurança) da cabotagem e exteriorizar para os grandes calados.

“É preciso entrar e sair rápido. O Porto de Santos é cidade em cima d’água. E hoje temos navios pagando demurrage (multa por atrasos), com 40, 50 dias de espera para atracar, até 80 dias na Barra. Porto eficiente é vazio. O navio entra, carrega e vai embora. Aqui não tem nem VTMS (sigla em inglês de Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações, projeto ainda não concluído)”.

O presidente da DTA Engenharia conta com a possibilidade de importar especialistas no setor portuário de outros países, se necessário. “Não se faz planejamento portuário no Brasil. Aqui, se resolve problema do mês, do ano passado, trocando pneu com carro andando. Vamos fazer uma coisa estruturada. Um país funciona bem quando seus portos funcionam bem e o Porto de Santos é um terço do Brasil. Vamos fazer funcionar bem com harmonia com a cidade, cuidando do meio ambiente e gerando emprego”.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **OBJETIVO DA DESESTATIZAÇÃO DOS PORTOS É AMPLIAR EFICIÊNCIA E INVESTIMENTOS, AFIRMA MINISTRO**

Tarcísio Gomes de Freitas disse que a ideia é garantir governança e flexibilidade para investimentos privados, necessários para garantir o atendimento da demanda

*Da Redação*

O projeto de desestatização da administração dos portos de Santos e São Sebastião é um dos mais importantes e uma das principais metas do Governo Federal. A ideia é garantir governança e flexibilidade para investimentos privados, necessários para garantir o atendimento da demanda. A atual etapa definirá o melhor modelo de exploração dos dois portos.

“Se o nosso programa de concessões fosse o campeonato brasileiro, com certeza, o Porto de Santos estaria no G4. Estamos fazendo história. Vamos construir um novo capítulo na história portuária brasileira. Estamos aqui para virar a página desse setor. Apesar de avanços, há muito o que fazer ainda”, afirmou o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, na reunião para a contratação dos estudos de desestatização, na sede do Ministério, em Brasília.

Na desestatização, o Estado transfere uma atividade ou um ativo à iniciativa privada por meio de venda, concessão ou autorização. A expectativa é que a entrada do setor privado na gestão dos portos gere maior fluxo de investimentos e mais dinamização da atividade portuária, além da modernização e melhoria dos níveis de serviços, aumento da eficiência, maior competitividade, bem como incorporação das melhores práticas internacionais.

Também presente na reunião, o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Gustavo Montezano, explicou as experiências adquiridas pelo banco a partir dos estudos já iniciados do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Segundo ele, o Porto de Santos é uma espécie de “joia da coroa”. “Nossa principal agenda é melhorar o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil, e, conseqüentemente, ter menos inflação e mais emprego na ponta. Estamos animados e não mediremos esforços para fazer isso acontecer”.

O BNDES é responsável pelos estudos e pela modelagem da desestatização dos empreendimentos portuários, além de dar suporte à realização das audiências públicas e do leilão previstos no processo.

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Fernando Biral, que estava na reunião da contratação dos estudos, reforçou o fato de que a desestatização trará profissionalização sem precedentes ao setor. “O porto é um ativo muito especial e decisivo para a nossa balança comercial. Ele tem que operar de forma eficiente. Queremos apoiar o agronegócio para melhorar a cadeia logística e termos mais competitividade. Não podemos mais esperar investimentos. Temos uma série de projetos estruturantes a serem realizados e a iniciativa privada poderá operar com mais rapidez”, destacou

Fonte : A Tribuna Digital - SP  
Data : 14/09/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

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

### **ANTAQ CONVIDA REGULADOS A ADERIREM AO PROCESSO DE INTIMAÇÃO ELETRÔNICA**

A intimação eletrônica é feita mediante a utilização do aplicativo multiplataforma de mensagens eletrônicas Whatsapp e e-mail, criado pela Agência

Notificação Eletrônica de Atos Processuais

<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-14-095249.png>



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, por meio da sua Superintendência de Fiscalização, está convidando os seus regulados a se inscreverem no processo de intimação eletrônica. O procedimento de intimação eletrônica é feito mediante a utilização do aplicativo multiplataforma de mensagens eletrônicas Whatsapp e e-mail, criado pela Agência.

A ferramenta está sendo vista, tanto pela área de fiscalização da ANTAQ quanto pelos fiscalizados que já aderiram, como um importante instrumento de gestão dos serviços regulados. Por meio dela, é possível uma maior agilidade na comunicação entre as equipes de fiscalização e os prepostos das empresas, como explicou a superintendente de Fiscalização da ANTAQ, Gabriela Costa.

“A Agência vem fazendo um grande esforço no sentido de digitalizar seus serviços e torná-los mais eficientes. A Pandemia só reforçou a necessidade de estarmos conectados, mesmo estando afastados”, observou a superintendente.

Por meio da adesão ao serviço, os entes fiscalizados passaram a receber não só notificações e autos de infração, mas também os relatórios e anexos fotográficos gerados em campo. “Trata-se de uma ferramenta importante de transparência, na medida em que propicia aos gestores das empresas, mesmo não estando presentes no local, o conhecimento quase que imediato dos resultados das ações de fiscalização da Agência”, informou Gabriela.

Segundo a superintendente, a proposta do aplicativo não é apenas comunicar os responsáveis as inconformidades observadas pelas equipes, “mas, também, mostrar as ações onde a fiscalização realizou apontamentos de situações em campo que podem ser aperfeiçoadas pelo prestador do serviço, garantindo um diálogo saudável e permanente com o setor”.

Gabriela informou ainda que o procedimento de adesão é voluntário e não vinculante, mantendo válidas as formas de intimação já adotadas habitualmente.

**Para mais informações acerca do assunto basta acessar os links abaixo:**

<http://portal.antaq.gov.br/index.php/2019/09/17/18026/>

<http://portal.antaq.gov.br/index.php/notificacao-eletronica-de-atos-processuais/>

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)

Data : 14/09/2020

## ANTAQ AUTORIZA NOVAS EBNS E REGISTRO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

As novas outorgas foram publicadas na edição do Diário Oficial da União desta segunda-feira (14)



[http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-14-](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-14-134849-768x485.png)

[134849-768x485.png](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-14-134849-768x485.png)

Fotos: Divulgação empresas.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ expediu instrumento de outorga de autorização para as seguintes empresas operarem, por prazo indeterminado, como Empresa Brasileira de Navegação – EBN. As

Resoluções, de 11/09/2020, foram publicadas na Seção 1 do Diário Oficial da União desta segunda-feira (14). São elas:

– BRASCO LOGÍSTICA OFFSHORE LTDA, domiciliada na Ilha da Conceição, Niterói/RJ, para operar na prestação de serviços de transporte na navegação de Apoio Portuário (Resolução nº 8.002);



– RIO NAVEGAÇÃO E SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA, localizada no Rio de Janeiro/RJ, para operar na navegação de Apoio Marítimo (Resolução nº 8.003);

[http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-14-](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-14-135101Ri-Navega%C3%A7%C3%A3o-768x524.png)

[135101Ri-Navega%C3%A7%C3%A3o-768x524.png](http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-14-135101Ri-Navega%C3%A7%C3%A3o-768x524.png)

– BUNKER BRASIL CONSULTORIA E NAVEGAÇÃO LTDA, domiciliada no Rio de Janeiro/RJ, para operar na prestação

de serviços de transporte na navegação de Apoio Portuário, utilizando exclusivamente embarcações com potência de até 2.000 (dois mil) HP (Resolução nº 8.017); e

– C B A DIAS EIRELI – ME, localizada no bairro Livramento, em Santarém/PA, para operar na prestação de serviços de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual, na Região Hidrográfica Amazônica, entre os municípios de Santarém/PA e Laranjal do Jari/AP (Resolução nº 8.025).



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-14-135730Eirele-300x235.png>

No dia 11 último, a ANTAQ também autorizou o registro das seguintes instalações portuárias de apoio ao transporte aquaviário, todas publicadas na Seção 1 do Diário Oficial da União de hoje (14/09/2020):

– EXATA MADEIRA LTDA, localizada no bairro Murinim, em Benevides/PA (Resolução nº 8.016); e

– EDLOG & ZPORT OPERAÇÕES PORTUÁRIAS LTDA”, localizada na Margem do Rio Tapajós, em Itaituba/PA, cujas atividades se constituem no desembarque de fertilizantes e carga geral provenientes do transporte aquaviário, por meio de balsas (Resolução nº 8.018).

**Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone: (61) 2029-6520**

**FAX: (61) 2029-6517**

**E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)**

**Data : 14/09/2020**

## **ANTAQ REALIZARÁ TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE METODOLOGIA PARA DETERMINAR ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES**

Interessados terão de 21/09 até às 23h59 do dia 16/10/2020 para enviar suas contribuições à ANTAQ



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/07/FOTO4e5-A-326x245.jpg>

**Fotos: Divulgação empresas.**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizará a Tomada de Subsídios Pública nº 03/2020, no período de 21/09 a 16/10/2020, visando ao envio de contribuições e subsídios, por escrito, para a concretização do tema 2.2 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021, que busca desenvolver metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres.

### **Questionário eletrônico e forma de participação**

Os interessados deverão acessar o questionário desta Tomada de Subsídios Pública, que está disponível no seguinte endereço eletrônico: <http://bit.ly/demurrageNM>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: [anexo\\_tomada032020@antaq.gov.br](mailto:anexo_tomada032020@antaq.gov.br), mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste Aviso, anexar imagens digitais, tais como

mapas, plantas, fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do questionário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do questionário eletrônico, poderá fazê-la utilizando o computador da Secretaria-Geral – SGE, desta Agência, no caso de Brasília, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

**Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**  
**Fone: (61) 2029-6520**  
**FAX: (61) 2029-6517**  
**E-mail: asc@antaq.gov.br**  
**Data : 14/09/2020**

## ANTAQ CONCEDE NOVO PRAZO PARA PADRONIZAÇÃO DAS ESTRUTURAS TARIFÁRIAS DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

Agora, as autoridades portuárias têm até a data máxima de 4 de janeiro de 2021 para apresentarem suas propostas à ANTAQ



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2019/11/Santos-Porto-10-768x513.jpg>

**Fotos: ANTAQ e Codesp/Divulgação.**

Em razão da continuidade da pandemia de Covid-19, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ concedeu um novo prazo para a iniciativa de padronização das estruturas tarifárias das Administrações Portuárias pela autarquia, incluindo a proposição pelas Administrações Portuárias sobre a migração para a nova estrutura tarifária. O novo prazo é relacionado ao art. 33 do Anexo da Resolução Normativa nº 32-ANTAQ, de 2019, que disciplina a matéria

Agora, as autoridades portuárias têm até a data máxima de 4 de janeiro de 2021 para a apresentação das suas propostas de padronização da estrutura tarifária à Agência, ficando inalterados os requisitos, procedimentos e fluxos dos procedimentos administrativos estabelecidos antes da publicação desta Resolução. A Resolução nº 8.007, prorrogando o prazo, foi publicada na edição desta segunda-feira (14) no Diário Oficial da União.

**Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**  
**Fone: (61) 2029-6520**  
**FAX: (61) 2029-6517**  
**E-mail: asc@antaq.gov.br**  
**Data : 14/09/2020**

## ANTAQ AUTORIZA EMPRESA A OPERAR ETC EM CANOAS (RS)

O Termo de Liberação de Operação (TLO) foi publicado no DOU desta sexta-feira (11)



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-11-160054-678x381.png>

**Empresa fará a operação de atividades de armazenagem e movimentação de graneis sólidos. Fotos: Divulgação/Yara Brasil.**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ publicou, hoje (11), o Termo de Liberação de Operação

(TLO) autorizando a empresa Yara Brasil Fertilizantes S.A., localizada em Canoas (RS), a dar início à operação da Estação de Transbordo de Cargas (ETC), denominada ETC Yara Brasil. A publicação está no Diário Oficial da União (DOU), página 94, Seção 1.

A empresa fará a operação integral de atividades que compreendem a armazenagem e movimentação de graneis sólidos, em observância às normas e regulamentos da ANTAQ, especificamente, ao Contrato de Adesão 14/2018-MTPA.

**Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**

**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

**Fone: (61) 2029-6520**

**FAX: (61) 2029-6517**

**E-mail: asc@antaq.gov.br**

**Data : 14/09/2020**



Fazendo o mundo mais ágil.

## **PORTAL PORTO GENTE**

### **WEBINÁRIO DE TECNOLOGIAS ASSISTIVAS: POLÍTICAS PÚBLICAS**

**Assessoria de Comunicação**

*Iniciativa da Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência faz parte do Setembro Verde, mês da inclusão da pessoa com deficiência*

A Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SEDPcD) realiza, nesta quinta-feira (17/9), às 17h, o Webinário Internacional de Tecnologias Assistivas: sob a ótica das políticas públicas". Ação tem como objetivo trazer mais informações sobre as tecnologias assistivas no Brasil e faz parte das ações que celebram o Setembro Verde, mês da inclusão da pessoa com deficiência.

O evento online também abrange a experiência e abordagem internacional do tema, pensando na abertura de novas oportunidades de recursos e serviços de acessibilidade, que contribuem nas habilidades funcionais de pessoas com deficiência.

Nesse sentido, com a mediação da Secretária Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência, Célia Leão, os painelistas tratarão sobre diversas reflexões necessárias e debates relevantes desde cases internacionais, acessibilidade e desafios dentro da temática.

O Webinário contará com a presença do painalista Jesus Garcia (Presidente da Associação Brasileira de Emprego Apoiado), Raquel Moyacuevas (Terapeuta Ocupacional CEAPAT-IMERSO - Espanha), Sabrina Favarão (Terapeuta Ocupacional Rede Lucy Montoro de São José do Rio Preto) e Renzo Andrich (Presidente da rede internacional EASTIN e Consultor de Tecnologia Assistiva - Itália).

A transmissão será acessível, contará com intérprete de libras, legenda em tempo real e tradução para a língua portuguesa. As inscrições são limitadas e gratuitas.

>> Para o cadastro, mais informações e apresentações dos palestrantes, acesse o link: <http://bit.ly/WebTecAssistiva>

**Fonte : Portal Porto Gente**

**Data : 14/09/2020**

## **NA CONQUISTA DO PORTO VERDE**

**Editorial Portogente**

*A cidade é um espaço que inventamos para facilitar interações entre pessoas e criar novas ideias; gerar riquezas, aprimorar qualidade de vida. (Do físico britânico Geoffrey West)*

Além de fomentar a harmonia entre a complexa movimentação de carga e pessoa e o ambiente do entorno, na atividade portuária, o Porto Verde (Green Port) é também um ativo para atrair investimentos por meio dos Títulos Verdes (Green Bonds). A condição para ostentar esse título é o total atendimento aos requisitos de sustentabilidade em toda a sua extensão de influência. Comprometido com o desenvolvimento sustentável do Planeta, Portogente engaja-se na busca desse conhecimento, dirigida pelo professor e engenheiro Aluisio de Souza Moreira, cuja vida profissional vem sendo escrita há 56 anos dedicados ao Porto de Santos.



[https://portogente.com.br/images/Web\\_10SET2020\\_Pg.jpg](https://portogente.com.br/images/Web_10SET2020_Pg.jpg)

**Assista ao webinar de 10/9/2020**

**\* Desafios do Porto Verde (Green Port)**

<https://www.youtube.com/watch?v=SzYaq5iAr7Y&feature=youtu.be>

Nenhum porto brasileiro é Porto Verde. Entretanto, alguns possuem certificação de boas práticas ambientais de qualidade, que garantem desconto por sustentabilidade. O Webinar Semanal Portogente (WSP) Desafios do Porto Verde, do dia 10 de setembro último, mostrou um processo em curso de planejamento e ações competentes para implantar um sistema ecoeficiente, de todos os modais combinados. A partir da aplicação, pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra), do conceito aprimorado de Índice de Desempenho Ambiental (IDA), desenvolvido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Hoje tem o IDA para todos os modos de transporte: aeroviário, ferroviário, hidroviário, rodoviário e infraestrutura portuária. Como segunda etapa, foi elaborada a padronização dos planos e programas de operação portuária, com 70% já concluída, dos portos de Paranaguá e Antonina (PR), Santos (SP) e Rio Grande (RS). Importante, sem engessamento e atraindo as universidades para atender pleito dos portos e dos órgãos ambientais, bem como visando o financiamento verde. Trata-se da produtividade sistêmica da logística.

Na linha de financiamento verde, já existem iniciativas bem sucedidas no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Minfra, através dos Títulos Verdes. Uma iniciativa consagrada para captação de investimentos para projetos de sustentabilidade que visam a mitigação dos efeitos das mudanças climáticas. Por exemplo, para que a enorme quantidade de energia poluente empregada na atividade portuária venha a ser sustentável.

Esse projeto de 38 indicadores, que inclui a saúde do trabalhador, é um processo de classificação e hierarquização dos portos brasileiros. Como base de uma agenda positiva, os seus múltiplos cenários têm na relação Porto-Cidade sustentável uma questão prioritária. A razão dos portos adentrarem pelos mares.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 14/09/2020

# ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

**GUEDES: TODO ESFORÇO PARA OS PRÓXIMOS 10 ANOS FOI GASTO AGORA NA PANDEMIA**

O ministro da Economia, Paulo Guedes, ressaltou, na manhã desta segunda-feira, 14, que todo o esforço de gastos que o governo tem feito para os próximos 10 anos está sendo gasto na pandemia do novo coronavírus.

Guedes citou a economia com a reforma da previdência, de R\$ 800 bilhões em 10 anos, e a estimativa de R\$ 300 bilhões para a reforma administrativa no mesmo período.

“É R\$ 1,0 trilhão. Todo esforço que estávamos fazendo nos próximos 10 anos foi gasto de forma abrupta na pandemia.” Guedes falou durante o evento online ‘A visão municipalista sobre a reforma tributária’, promovido pela Confederação Nacional de Municípios (CNM).

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 14/09/2020*

## **EMPREGADOS DA PETROBRAS FILIADOS À FEDERAÇÃO APROVAM ACORDO COLETIVO, DIZ FUP**

Empregados da Petrobras filiados à Federação Única dos Petroleiros (FUP) aprovaram em assembleias promovidas pelos seus sindicatos regionais o acordo coletivo de trabalho (ACT) para o período de 2020 a 2022. A federação havia indicado a aprovação, após meses de negociação com a empresa.

No novo acordo, a empresa se compromete a não demitir por justa causa pelo período de dois anos. Em contrapartida, os salários foram mantidos sem reajuste até setembro do ano que vem, quando será corrigido segundo o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC).

“As negociações foram difíceis, e sabemos que o novo ACT não traz todas as nossas reivindicações, mas não podemos ignorar seus avanços, principalmente em relação à estabilidade de empregos por dois anos, a própria durabilidade do ACT pelo mesmo período e a manutenção de diversos benefícios que estavam ameaçados”, afirmou o coordenador geral da FUP, Deyvid Bacelar, em comunicado, no qual destaca o atual momento de crise econômica e desemprego.

Concluídas as assembleias com os sindicatos, a FUP diz que agora irá ampliar sua mobilização na campanha “Petrobras Fica”.

Como antecipou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) na semana passada, o movimento é liderado pela Frente Parlamentar Mista em Defesa da Petrobras.

Além de agentes políticos e econômicos, a campanha agrega as reivindicações dos trabalhadores, sobretudo contra a venda de oito das 13 refinarias da empresa.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 14/09/2020*

*Data : 14/09/2020*



**EXTRA ONLINE**

## **GOVERNO VÊ VALOR DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA DO BRASIL EM RECORDE DE R\$771,4 BI EM 2020**

*Por Gabriel Araujo*

SÃO PAULO (Reuters) - O Valor Bruto da Produção Agropecuária (VBP) do Brasil deverá atingir um recorde de 771,4 bilhões de reais em 2020, alta de 10,1% em relação ao ano anterior, impulsionado pelos firmes preços domésticos e vendas externas, disse o Ministério da Agricultura nesta segunda-feira.

A nova projeção supera em 3,9% a estimativa publicada no mês passado, quando o governo via o VBP para este ano em 742,4 bilhões de reais.

"Alguns produtos estão obtendo resultados nunca obtidos anteriormente, como a soja, milho, carne bovina, carne suína e ovos", disse em nota o coordenador-geral de Avaliação de Política e Informação da Secretaria de Política Agrícola do ministério, José Garcia Gasques.

Segundo a pasta, as lavouras deverão somar 519 bilhões de dólares, avanço de 13,6% em relação ao ano anterior e equivalente a 67,3% do VBP.

Principal produto de exportação do Brasil, a soja deve ter desempenho 26,1% superior na comparação anual, a 194,2 bilhões de reais, impulsionada pela demanda externa robusta -- majoritariamente da China-- e beneficiada também pela desvalorização do real frente ao dólar neste ano.

O milho tende a avançar 15,2%, a 81,9 bilhões de reais, de acordo com o governo, que também destacou desempenhos fortes do trigo (+67,4%), café (+39,8%) e arroz (+19,9%).

No front da pecuária, o Ministério da Agricultura vê um faturamento 3,7% maior que o de 2019, totalizando 252,3 bilhões de reais.

"Os preços internos, bastante superiores aos do ano passado, e as exportações, de carnes e grãos principalmente para a China, impulsionam o desempenho favorável", afirmou Gasques.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 14/09/2020*

## **PREÇOS DO PETRÓLEO RECUAM COM MERCADO IGNORANDO TEMPESTADE NO GOLFO DO MÉXICO**

*Por Jessica Resnick-Ault*

NOVA YORK (Reuters) - Os preços do petróleo tiveram leve queda nesta segunda-feira, em meio a preocupações com uma estagnação da recuperação econômica global e à iminência da retomada de produção na Líbia, com o mercado falhando em obter suporte de uma tempestade que afeta o bombeamento da commodity nos Estados Unidos.

O petróleo Brent fechou em queda de 0,22 dólar, ou 0,6%, a 39,61 dólares por barril, enquanto o petróleo dos EUA (WTI) recuou 0,07 dólar, ou 0,2%, para 37,26 dólares o barril.

Ambos os contratos haviam acumulado baixas na semana passada, a segunda consecutiva de recuos.

"A tempestade está interrompendo a produção no Golfo do México e o mercado nem se importa -- isso mostra o quão ruim está a situação", disse Bob Yawger, diretor de futuros de energia da Mizuho em Nova York.

O furacão Sally ganhou força no Golfo do México e oeste da Flórida no domingo e deve se tornar um furacão de categoria 2. Isso levou petroleiras a interromper 21,4% da produção "offshore" de petróleo no Golfo, o equivalente a 395.790 barris por dia, disse o governo dos EUA nesta segunda-feira.

Os preços do petróleo costumam subir quando há interrupções de produção --mas diante da piora da pandemia de coronavírus, a preocupação com a demanda tem se mantido no centro das atenções, enquanto a oferta global segue crescendo.

(Reportagem adicional de Noah Browning e Aaron Sheldrick)

Fonte : Extra Online  
Data : 14/09/2020



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **CRISE MULTIPLICA PROPOSTAS PARA MERCADOS E TAXAÇÃO DE CARBONO NO BRASIL**

*Por epbr 14 de setembro de 2020 - Em Notícias*

*Quem faz Felipe Maciel, Gabriel Chiappini, Guilherme Serodio e Larissa Fafá  
Editada por Gustavo Gaudarde  
gustavo@epbr.com.br*

A tão falada “retomada verde” das economias globais no pós-pandemia deu impulso no Brasil às discussões sobre como utilizar o patrimônio ambiental do país como um vetor de crescimento econômico, jogando nova luz no debate sobre estímulos, seja pela via do mercado ou da taxaço de carbono.

O tema não é prioritário no primeiro escalão do governo, debruçado sobre a disputa entre destinação de recursos para obras ou reformas econômicas, enquanto falha no combate aos maiores índices de incêndios florestais já registrados.

Ainda assim, no Legislativo e em diversos setores do próprio governo, as propostas se multiplicam.

Uma delas é a criação do Patrimônio Verde (PL 7578/2017), uma tentativa de dar escala ao mercado brasileiro de carbono transformando a preservação das florestas em ativos financeiros, por meio de um programa federal.

Foi selecionado por Rodrigo Maia (DEM/RJ) entre as prioridades da “agenda verde” da Câmara dos Deputados.

“[O PL] cria instrumentos para converter um ativo ambiental de uma determinada área de vegetação nativa, conservada ou em recuperação em um ativo financeiro”, explica Henrique Leite, consultor da Câmara e membro da equipe que está trabalhando no projeto.

O relator, Enrico Misasi (PV/SP), tem realizado reuniões semanais para debater as “pontas soltas” do projeto e pretende apresentar o texto final ainda este ano. Projeto foi proposto em 2017, por Zé Silva (Solidariedade/MG).

“Estamos trabalhando para que seja mais transacionável no mercado financeiro, estimulando a demanda e reduzindo os custos de transação para as empresas. É muito caro abater carbono dentro da indústria”, afirma Henrique Leite.

Isto é, parte da premissa que há uma demanda latente pelo financiamento da preservação ambiental como medida de descarbonização, ainda mais diante da pressão em países ricos contra o financiamento de industriais poluidoras.

**Outra, é incorporar a questão ambiental na reforma tributária.**

A Frente Parlamentar Ambientalista e organizações da sociedade civil lançaram um pacote de nove propostas para a reforma, incluindo o veto aos incentivos ou regimes fiscais especiais para atividades intensamente poluentes e a reformulação da CIDE, para usar o imposto regulatório do setor de combustíveis como ferramenta de desestímulo ao consumo de derivados de petróleo.

## **Vem sendo chamada de CIDE-Carbono ou CIDE-Ambiental.**

“Nossa política ambiental é muito baseada em instrumentos de comando e controle. Temos uma legislação rigorosa para tipificar crimes, sanções, aplicar multas, viabilizar embargos, mas os instrumentos econômicos, apesar de constarem em leis, nunca são aplicadas”, avalia Suely Araújo, especialista sênior em Políticas Públicas do Observatório do Clima – uma das organizações envolvidas nas propostas.

A simplificação do sistema tributário é uma oportunidade, acredita Suely Araújo, que foi presidente do Ibama, consultora na Câmara dos Deputados e lembra que desde o governo FHC, há tentativas de inserir a questão ambiental nas reformas, mas sem sucesso.

Sobre a CIDE-Carbono, o professor da UFRJ e especialista em Economia da Energia, Helder Queiroz, alerta que medidas de longo prazo tendem a gerar menos resistência no mercado.

“A CIDE-Carbono acaba tendo o papel de ser um imposto verde, mas falta uma diretriz com todos os ministérios em acordo, para definir um prazo de vigência, que atravesse os governos. Os agentes econômicos detestam instabilidade. Precisa ser uma política de Estado”, afirma.

Lembrando que o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) conclui mês passado a revisão do RenovaBio, o programa de descarbonização do mercado de combustíveis por meio da emissão de créditos de carbono. É válido até 2030.

## **“Vamos taxar o carbono no Brasil”**

“Nós estamos no acordo de Paris, temos crédito de carbono. Vamos taxar o carbono no Brasil, vamos preservar nossas florestas”, afirmou recentemente o ministro da Economia, Paulo Guedes.

A sinalização é que o “imposto verde” pode vir a representar uma parcela da carga tributária pós-reforma, desde que mantido o “equilíbrio” – a aplicação de um imposto seletivo nos moldes de um IPI, a ser discutido depois da unificação de tributos, discutida no Congresso Nacional.

A equipe econômica, também espera concluir este ano uma proposta de criação de um mercado nacional de emissões de carbono, com a conclusão de um estudo encomendado ao Banco Mundial, o Partnership for Market Readiness (PMR).

O objetivo é do programa é estabelecer as bases, considerando características regionais, para a criação de mecanismo de precificação de carbono. Em julho, o coordenador de Economia Verde do Ministério da Economia, Gustavo Fontenele, afirmou que sua equipe entregará o projeto para “decisão superior”, durante um evento online do CEBDS.

O PMR está no radar da equipe que trabalha na criação do Patrimônio Verde. Henrique Leite explica que esse é o estudo mais longo no Brasil sobre precificação de carbono do país, mas ainda serão necessários dois ou três anos para a PMR virar PMI (Partnership for Market Implementation), a fase de implementação.

A intenção, portanto, é que não haja conflitos com a criação do Patrimônio Verde. “A proposta [no PL] é bastante complementar ao mercado de carbono”, afirma.

O potencial para o Brasil é grande. Dados compilados no início de junho pelo BID mostram que, no mundo, o mercado de títulos de dívida temáticos, os chamados “títulos verdes, sociais ou

sustentáveis”, somou US\$ 328 bilhões em emissões no ano passado, alta de 57% ante 2018. (Broadcast)

Outro levantamento, da Sitawi – atua no mercado financeiro com foco em sustentabilidade – mostra que entre de 2015 e agosto de 2020, as empresas captaram US\$ 8,1 bilhões a partir de títulos com alguma certificação verde, a maioria relacionada à preservação de florestas (38%) e à geração de energia renovável (24%). (Estadão)

Para ficar de olho: a PEC 45 é o texto com mais força na Câmara dos Deputados. Cria uma cobrança única, o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), mas enfrenta resistência dos prefeitos de grandes cidades que não querem acabar com o ISS. Até quem apoia a reforma, vê poucas chances de aprovação de uma PEC ainda este ano.

O Congresso Nacional discute a retirada de estímulos para fontes renováveis, em uma transição para um mecanismo de descarbonização do setor elétrico. Está presente na MP 998, mas sem detalhamento – se aprovado como quer o governo, formato do novo programa será decidido depois...

...Grandes geradores de energia renováveis, setores eólicos e solar, dizem apoiar a medida, desde que a retirada de estímulos respeite os contratos vigentes e, para frente, a isonomia entre as fontes. Ou seja, retirada de subsídios sem distorcer a competitividade das fontes.

Arnaldo Jardim (Cidadania/SP) vem se movimentando pelo PL que desonera a emissão de debêntures para financiamento de projetos de infraestrutura, com novos estímulos para quem emite e quem investe nos títulos. Um dos critérios, é a certificação verde, a emissão de green bonds.

## **Curtas**

A “Conferência do Clima” do ministro do STF, Luís Roberto Barroso, vai reunir a cúpula política do país entre 21 e 22 de setembro. Foram convidados Hamilton Mourão, Davi Alcolumbre, Rodrigo Maia, ministros, empresários e ambientalistas. Debates sobre o questionamento feito por PT, PSOL, PSB e Rede quanto a atuação do governo em relação ao Fundo Clima. Veja

A adoção de opções de economia verde específicas para determinados setores produtivos no período pós-pandemia pode acrescentar à economia brasileira R\$ 2,8 trilhões, com a geração de dois milhões de empregos até 2030. Estudo liderado pela WRI Brasil e pela New Climate Economy, com pesquisadores nacionais. Globo Rural

Títulos verdes representam nova ferramenta de crédito para o agronegócio, principalmente para os médios e grandes produtores. A afirmação é da ministra Tereza Cristina, ao participar de um webinar promovido pela Faculdade CNA, em parceria com a Climate Initiative Bonds (CBI). Datagro

A Alemanha e a Suécia, dois países que fazem parte do pequeno grupo europeu que ostenta a classificação “AAA” pelas agências de rating, fizeram suas primeiras emissões de títulos verdes no início do mês. A Alemanha levantou 6,5 bilhões de euros. Valor

Apesar de o investimento sustentável ou que segue princípios ESG representar apenas 12% dos fundos de ações e 1,3% do total da indústria de fundos, foi o que apresentou a maior rentabilidade média em 12 meses, segundo a Anbima Valor

**Fonte : Agência EPBR de Notícias**

**Data : 14/09/2020**



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **DESPESA COM SERVIDORES PÚBLICOS PODE CAIR ATÉ R\$ 1,7 TRILHÃO EM 20 ANOS, COM MEDIDAS DE CONTROLE DE GASTOS**

Ipea prevê redução de até R\$ 816 bilhões em dez anos para União, estados e municípios  
*Por Eliane Oliveira*

BRASÍLIA - Medidas de controle de gastos de pessoal — como o congelamento de salários por dois anos, a redução da taxa de reposição de servidores que deixaram o setor público, a diminuição do salário médio dos funcionários entrantes, o alongamento das carreiras e a reforma administrativa encaminhada este mês ao Congresso — poderão gerar uma economia de R\$ 1,3 trilhão a R\$ 1,752 trilhão nos cofres da União, dos estados e dos municípios nos próximos 20 anos, segundo estudo do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea), divulgado nesta segunda-feira.

Em dez anos, a redução de despesas atingiria até R\$ 816 bilhões.

O levantamento, denominado "Ajustes nas despesas de pessoal do setor público: cenários exploratórios para o período 2020-2039", tem por objetivo subsidiar as discussões cujo fim é diminuir os gastos com os servidores públicos. Mas os números não são exatos, devido a uma série de fatores, entre os quais a precariedade dos dados fornecidos por alguns entes da federação e a dependência de um conjunto "amplo e incerto de condicionantes econômicas, políticas e legais".

José Ronaldo Souza, diretor de estudos e políticas econômicas do Ipea, explicou que, à exceção do congelamento dos salários, as medidas citadas no estudo estão relacionadas a um possível conjunto de ações da reforma administrativa, que vão afetar novos servidores e, por isso, levarão um tempo maior para terem algum efeito. Ele reforçou que o levantamento é apenas um exercício, dadas as incertezas quanto ao futuro.

— O importante é que, quanto antes as medidas entrarem em vigor, mais rápido será o impacto fiscal — disse ele.

O diretor-adjunto, Marco Cavalcanti, explicou que os cenários levam em conta taxas de reposição de servidores de 90% para nível superior e 50% para nível médio, com a perspectiva de aumento da produtividade, para evitar que os serviços públicos fiquem comprometidos. A redução do salário inicial seria de 30% e o tempo de carreira seria dobrado.

Ana Carla Abrahão, economista especializada em finanças públicas, disse que não conhece em detalhes o estudo do Ipea, mas afirmou que as projeções de economia não a surpreendem.

Ela observou que, no caso da reforma administrativa, a PEC ainda será regulamentada por meio de projetos de lei. Porém, desde já é sabido que a despesa de pessoal é bastante elevada e os mecanismos que geram esse cenário estão vinculados a promoções e progressões automáticas, falta de avaliação de desempenho e o crescimento vegetativo via concursos.

— Na medida em que você tem congelamento de salários, congelamento de concursos e a eliminação desses dispositivos que geram crescimento vegetativo da folha, o impacto de fato é muito relevante. Não me surpreendo que esses números são tão altos. O impacto é muito mais

substancial em estados e municípios, onde vários desses dispositivos estão presentes e respondem pela maior parcela de aumento de despesa de pessoal — afirmou a economista.

Ana Carla defendeu a incorporação dos atuais servidores na reforma administrativa. Com isso, os efeitos das mudanças começarão a ser sentidos com maior brevidade.

— Isso só reforça o impacto e a necessidade de termos a incorporação dos servidores atuais na reforma, para garantir que números como esse sejam economizados já, e não daqui a 20 anos — disse ela.

O especialista em contas públicas, Raul Velloso, criticou o estudo divulgado nesta segunda-feira pelo Ipea. Ele disse que há falhas no levantamento, tendo em vista as incertezas quanto ao futuro, que os próprios autores admitem.

— Os gastos com pessoal estão caindo em termos reais. O ideal seria perguntar se esse cenário vai se manter, em razão de medidas tomadas antes, e não porque os salários ficarão congelados por dois anos, haverá alongamento da carreira para novos entrantes, menor taxa de reposição de servidores em geral e queda do salário inicial. Se há tantas dúvidas quanto à União, quando se chega aos estados, as incertezas são ainda maiores em um horizonte de dez anos. Os próprios autores reconhecem, fazem ressalvas de que não têm segurança do que estão fazendo — afirmou.

Enviada no início deste mês pelo Executivo, a PEC da reforma administrativa prevê a maior eficiência na gestão dos recursos humanos, e não na redução das despesas de pessoal em si, ponderam os pesquisadores.

"Contudo, na medida em que a reforma seja capaz de flexibilizar as carreiras na administração pública e contribuir para maiores níveis de eficiência e produtividade, é razoável esperar, no médio prazo, um efeito positivo indireto nos gastos com pessoal e nas contas públicas em geral, por meio de alterações nos parâmetros supracitados", afirma o estudo.

*Fonte : O Globo - RJ  
Data : 14/09/2020*

## **IMPASSE SOBRE DESONERAÇÃO DEVE DURAR AO MENOS MAIS UMA SEMANA**

Sem expediente no Congresso, decisão sobre veto já dura 70 dias  
*Por Marcello Corrêa e Eliane Oliveira*

BRASÍLIA - O impasse sobre o veto do presidente Jair Bolsonaro à prorrogação da desoneração da folha de pagamentos, que hoje beneficia setores da economia que mais empregam, deve ser adiado por ao menos mais uma semana.

Segundo o líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO), as negociações devem ser adiadas por causa das convenções partidárias para definir as eleições municipais. A expectativa é que praticamente não haja expediente de parlamentares em Brasília.

Com o adiamento da discussão, a indefinição sobre a proposta chegará a mais de 70 dias. Entidades que representam os segmentos afetados pela medida afirmam que a demora dificulta o planejamento de empresas para o ano que vem e pode levar a demissões.

Hoje, 17 setores têm direito a trocar a contribuição previdenciária de 20% que incide sobre salários por uma alíquota de 1,5% a 4,5% sobre a receita bruta.

Esse regime especial acaba em dezembro deste ano. A prorrogação foi aprovada pelo Congresso em junho, mas vetada por Bolsonaro em 6 de julho.

O adiamento das discussões não foi bem recebido pelo líder do PSD no Senado, Otto Alencar (BA). Ele enfatizou que a sessão do Congresso que apreciaria o tema foi combinada entre os líderes dos partidos e o presidente do Congresso, Davi Alcolumbre (DEM-AP).

— O líder do governo está vindo com a história de que não haverá sessão. Mas não ouvi nada disso do Davi (Alcolumbre). O assunto é uma prioridade de todos, inclusive do próprio governo — disse o senador.

Já o líder do PSDB na Câmara, Carlos Sampaio (SP), disse que o partido ainda não deliberou sobre o tema. Ele acredita que o melhor caminho seja o entendimento com o Executivo.

— Esse entendimento é para evitarmos contratempos sobre um tema tão relevante — destacou.

Nos últimos dias, Gomes tem dito que a solução para o impasse é negociar com o Legislativo a derrubada do veto.

Fontes próximas a Bolsonaro afirmam, no entanto, que ainda há insegurança jurídica em relação a essa manobra, principalmente por causa de um dispositivo incluído na Constituição pela reforma da Previdência, que proibiu a criação de novas trocas de base de contribuição, como a que vigora hoje.

Advogados que representam as empresas afetadas afirmam, no entanto, que a prorrogação do benefício não configuraria a criação de um novo regime e, portanto, não seria inconstitucional.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 14/09/2020*

## **PARTICIPAÇÃO DAS FONTES RENOVÁVEIS NA MATRIZ ENERGÉTICA DO BRASIL VAI AUMENTAR PARA 46% ATÉ 2050, DIZ ESTUDO**

Já o percentual referente ao petróleo tende a cair de 38% para até 7%, aponta o levantamento da petroleira BP

*Por Ramona Ordoñez*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/23303412-4e5-cfc/FT1086A/652/x17914220\\_EC-Caetite-BA-05-07-2012-Na-proxima-segunda-feira-sera-inaugurado-o-maior-campo-de-energia.jpg.pagespeed.ic.zfxS1rRGjf.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/23303412-4e5-cfc/FT1086A/652/x17914220_EC-Caetite-BA-05-07-2012-Na-proxima-segunda-feira-sera-inaugurado-o-maior-campo-de-energia.jpg.pagespeed.ic.zfxS1rRGjf.jpg)

*Campo de energia eólica em Catité, no sertão da Bahia Foto: Pablo Jacob / O Globo*

RIO — Sai o petróleo de origem fóssil, entram as fontes renováveis de energia, como a solar e a eólica, como futuras protagonistas na geração de energia no Brasil, que se tornará um dos países com um mix de energia de mais baixo carbono do mundo.

De acordo com dados inéditos do Energy Outlook 2020, da petroleira britânica BP, lançado nesta segunda-feira, em um dos cenários traçados, o consumo de energia a partir de fontes renováveis quase quadruplica até 2050, para chegar a 46% da matriz energética no Brasil.

Já o petróleo deverá reduzir sua participação na matriz energética brasileira dos 39%, em 2018, para 28%, 14% ou até mesmo 7%, em 2050, dependendo das políticas a serem adotadas em relação à questão ambiental e à economia de baixo carbono.

O estudo da BP destaca que o rápido crescimento das energias renováveis e uma base hidrelétrica sólida tornam o Brasil uma das regiões com o mix de energia mais baixo em carbono.

Ainda de acordo com o Energy Outlook 2020, nos três cenários apresentados, relacionados a políticas governamentais, ambientais e comportamentos da sociedade, a demanda por energia do Brasil aumenta cerca de dois terços.

No cenário Rapid — que considera a adoção de medidas políticas, lideradas por um aumento significativo nos preços do carbono, que resultam em emissões de carbono provenientes do uso de energia caindo cerca de 70% até 2050 em relação aos níveis de 2018 —, o consumo de energia a partir de fontes renováveis quase quadruplica até 2050, atingindo 46% da matriz energética brasileira. A produção de petróleo no cenário Rapid, por sua vez, atinge seu pico no final dos anos 2020.

Já em outro cenário (BAU), que pressupõe que as políticas governamentais, tecnologias e preferências sociais continuam a evoluir de maneira e velocidade vistas no passado recente, o crescimento da produção de petróleo continua na década de 2030, atingindo o pico de 5 milhões de barris por dia no fim dos anos 2030.

O estudo destaca que a economia brasileira expande a 1,7% ao ano, entre 2018 a 2050, abaixo dos 2,4% no período de 1990 a 2018 e significativamente inferior à taxa de crescimento do PIB mundial estimada (2,6% a.a.). O consumo de energia primária no Brasil deverá crescer entre 60% a 66% até 2050, com o consumo de energia per capita aumentando em cerca de 50%, de acordo com a BP.

## **Indústria lidera crescimento da demanda**

O estudo da BP diz ainda que a maior parte do crescimento da demanda primária de energia virá da indústria, que crescerá 83% no BAU, 101% no Rapid e 111% no cenário Net Zero, que considera mudanças significativas no comportamento e nas preferências da sociedade e do consumidor, tais como maior adoção de economias circulares e compartilhadas e a mudança para fontes de energia de baixo carbono.

O setor de transporte será a segunda fonte de crescimento da demanda por energia. Nos três cenários, a participação das energias renováveis no mix de energia primária expande rapidamente de 15%, em 2018, para 32%, 46% e 54% no BAU, Rapid e Net Zero, respectivamente.

Segundo o Energy Outlook 2020, o Brasil continua sendo um dos maiores produtores do mundo de energia elétrica a partir de usinas hidrelétricas. Em 2018, a energia hidrelétrica representou 28% da matriz energética. Em 2050, chegará a 21% no cenário BAU; 24%, no Rapid; e 26% no Net Zero.

Por sua vez, o petróleo vai perder participação em todos os três cenários, passando de 39%, em 2018, para 28%, 14% e 7% no BAU, Rapid e Net Zero, respectivamente.

Já a previsão nos cenários da BP é de que a energia nuclear será a segunda fonte com maior crescimento, aumentando em 3,4% a.a., 4% a.a. e 4,8% a.a. em BAU, Rapid e Net Zero, respectivamente.

A produção de petróleo vai aumentar rapidamente durante o período, o que poderá fazer com que sua participação no fornecimento de petróleo não-OPEP aumente de menos de 5%, em 2018, para quase 8%, na segunda metade de 2030.

No cenário de crescimento mais rápido, a produção de biocombustíveis mais que dobra entre 2018 e 2035, atingindo mais de 1,3 milhão de barris por dia. Já no cenário médio, a produção aumenta para quase 900 mil barris diários na década de 2040.

A demanda por energia elétrica mais do que dobra em todos os cenários até 2050, segundo a BP. A participação das energias renováveis aumenta de 17%, em 2018, para 45%, no BAU; para 47%, no Net Zero; e para 51%, no Rapid.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 14/09/2020

## **PETROBRAS AVANÇA EM PLANO DE VENDA DE PARTICIPAÇÕES EM ELÉTRICAS**

Estatual pretende se desfazer dos papéis que possui em cinco empresas geradoras

*Reuters*

RIO - A Petrobras comunicou na noite de sexta-feira o início da fase vinculante referente à venda de sua participação em cinco sociedades de geração de energia elétrica, afirmando que as operações estão alinhadas à estratégia de otimização do portfólio e à melhora de alocação do seu capital. É mais uma ação do seu programa de venda de ativos para reduzir o alto endividamento.

A empresas são Brasympe Energia S.A., Energética Suape II, Termoelétrica Potiguar, Companhia Energética Manauara (CEM) e Brentech Energia, segundo comunicado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

“Os potenciais compradores classificados para a fase vinculante receberão carta-convite com instruções detalhadas sobre o processo de desinvestimento, incluindo orientações para a realização de due diligence e para o envio das propostas vinculantes”, afirmou a Petrobras.

A companhia detalhou que detém 20% da Brasympe, que por sua vez possui 60% da Termocabo S.A., que é dona de uma usina termelétrica movida a óleo combustível situada em Pernambuco, com capacidade instalada de 49,7 MW.

A Petrobras detém 20% da Suape II, que é proprietária de outra termelétrica movida a óleo combustível localizada em Pernambuco, com capacidade instalada de 381,25 MW.

A petroleira também tem 20% da TEP, que é uma holding que possui participação de 60% na CEM e de 70% na Areia Energia S.A. e Água Limpa Energia S.A., proprietárias de pequenas centrais hidrelétricas, localizadas em Tocantins, com capacidade instalada de 11,4 MW e 14 MW, respectivamente.

Além disso, a Petrobras disse deter 40% da CEM, que possui uma usina termelétrica de bicombustível (óleo diesel e gás natural) localizada no Amazonas com 85,4 MW de capacidade instalada.

A Petrobras detém 30% da Brentech, proprietária da Usina Termelétrica Goiânia II movida a diesel, localizada em Goiás, com capacidade instalada de 140,3 MW.

### **Venda de blocos nos Espírito Santo**

A Petrobras também comunicou na noite de sexta-feira o início da fase vinculante referente à venda de parcela de sua participação nos blocos exploratórios em concessões localizadas na Bacia do Espírito Santo.

Os ativos são relativos a cinco concessões adquiridas na 11ª Rodada de Licitações da ANP em 2013 e estão atualmente no 1º Período Exploratório.

“Os potenciais compradores habilitados para essa fase receberão carta-convite com instruções sobre o processo de desinvestimento, incluindo orientações para a realização de due diligence e para o envio das propostas vinculantes”, afirmou.

A Petrobras disse que está em andamento o processo de cessão das participações da Equinor, em todas as concessões, e da Total, nas concessões ES-M-671\_R11 e ES-M-743\_R11, para a Petrobras.

Concluído o processo de cessão, a Petrobras passará a ser operadora em todas as concessões com participação de 100% na ES-M-596\_R11, de 80% na ES-M-598\_R11, de 100% na ES-M-671\_R11, de 80% na • ES-M-673\_R11 e de 100% na ES-M-743\_R11.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 14/09/2020

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### REFORMA ECONOMIZA ATÉ R\$ 816 BILHÕES, AFIRMA IPEA

Por Adriana Fernandes e Idiana Tomazelli

Brasília - As medidas de controle nos gastos com pessoal e as alterações nas regras do RH do setor público em discussão na reforma administrativa podem resultar em uma economia entre R\$ 673 bilhões e R\$ 816 bilhões em dez anos, para União Estados e municípios, segundo cálculos do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). O impacto é fruto do congelamento de salários por dois anos, já aprovada pelo Congresso, e de eventuais mudanças nas carreiras daqui para frente, cujas propostas ainda estão em discussão dentro do governo.

Os Estados e o Distrito Federal são os que têm mais espaço para frear os gastos com a folha do funcionalismo e podem poupar de R\$ 286,2 bilhões a R\$ 339,7 bilhões na comparação com um cenário sem reforma. Nos municípios, a redução de despesas pode ficar entre R\$ 200 bilhões e R\$ 224 bilhões. Para a União, o estudo estima a possibilidade de economia de R\$ 186,9 bilhões a R\$ 252,3 bilhões.

As estimativas serão divulgadas pelo Ipea na nota técnica "Ajustes nas despesas de pessoal do setor público: cenários exploratórios para o período 2020-2039", à qual o Estadão/Broadcast teve acesso. A ideia do órgão é subsidiar o debate que começa agora na Câmara com o início da tramitação da reforma administrativa, que muda a forma como os servidores são contratados, promovidos e demitidos.

Na semana passada, o ministro da Economia, Paulo Guedes, se antecipou e citou um potencial de R\$ 300 bilhões de diminuição dos gastos com a reforma, um número que já considera parte das projeções feitas pelo Ipea. Nas contas do órgão, iniciativas para reduzir a reposição de servidores daqui para frente, cortar salários iniciais para novos entrantes e alongar os degraus das carreiras podem resultar em impactos de R\$ 202,5 bilhões a R\$ 318,5 bilhões nas três esferas, a depender do alcance das medidas.

A outra parte da economia viria do congelamento dos salários de servidores federais, estaduais e municipais, medida aprovada este ano juntamente com o socorro financeiro concedido a Estados e municípios devido à pandemia da covid-19.

Embora a proibição a reajustes valha por dois anos, seu efeito é perene, uma vez que aumentos futuros ocorrerão sobre uma base salarial menor.

Considerando que, a partir de 2022, os reajustes correspondam sempre à inflação anual, sem compensações para "devolver" o período de congelamento, o Ipea avalia que essa medida causa um deslocamento permanente para baixo das despesas de pessoal. Por isso, a economia em uma década pode ser de R\$ 470,7 a R\$ 503,5 bilhões, segundo o Ipea.

Oficialmente, o governo não enviou junto com a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da reforma administrativa nenhum cálculo da economia potencial. A justificativa é que a conta depende ainda de decisões sobre as carreiras dos servidores, que não estão contempladas no texto da PEC e que ficarão para projetos de lei, numa segunda fase da reforma, porque dependem inclusive da aprovação da mudança constitucional.

## Impactos

O diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas do Ipea, José Ronaldo Souza Junior, diz que a divulgação dos cálculos pretende auxiliar a sociedade e os tomadores de decisão – Executivo e Parlamento – a entender os possíveis impactos fiscais de diferentes conjuntos de medidas e as condições necessárias para torná-las efetivas. “A ideia foi fazer uma avaliação de projeções de gastos com pessoal sob diferentes hipóteses e cenários”, explica.

Apesar de a PEC do governo ter deixado de fora os membros de Poderes (como juízes, desembargadores, procuradores e parlamentares), os cálculos do Ipea adotam como premissa a inclusão dessas categorias nas medidas de ajuste. “Os juízes estão incluídos, mas é bom lembrar que o objetivo do estudo não é estimar a economia especificamente com a PEC enviada. O objetivo é avaliar determinadas medidas que podem ser classificadas como reforma administrativa. De qualquer forma, o tipo de medida avaliado sobre a carreira específica de juiz não teria impacto fiscal elevado”, afirma o diretor.

## Cenários

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) elaborou três cenários (A, B e C) para simular a economia potencial da reforma administrativa e do congelamento de salários do funcionalismo por dois anos. Em comum, eles consideram uma redução de 30% no salário inicial para novos servidores federais, estaduais e municipais, além de uma reposição das vagas em número menor que o total de aposentadorias.

O diretor de Estudos e Políticas Macroeconômicas do Ipea, José Ronaldo Souza Junior, frisa que o grupo dedicado ao trabalho não se debruçou em medir a probabilidade de sucesso de cada um dos cenários, ou seja, as chances de cada conjunto de medidas ser aprovado no Congresso Nacional.

No cenário A, os salários de todos os servidores estaduais e municipais ficam congelados por dois anos, enquanto na União a medida alcança apenas os estatutários (servidores que ingressaram por meio de concurso público e ganham estabilidade após três anos de estágio probatório). Em todas as esferas, o salário inicial fica em 70% do respectivo valor atual.

Para os servidores federais, apenas estatutários, dobra-se o tempo para que os novos entrantes cheguem ao topo de carreira, e a taxa de reposição (novas contratações ante número de novas aposentadorias) fica em 90% em cargos de nível superior e 50% em cargos de nível médio.

Já para Estados, o cenário A prevê uma taxa de reposição de 90% para todos os servidores (estatutários e não estatutários) e redução do salário inicial dos novos entrantes também de 30%. O estudo adota a premissa de que os ganhos auferidos pelos municípios sejam uma fração dos ganhos para os Estados.

Considerando todas essas premissas, a economia potencial em uma década é de R\$ 470,7 bilhões com o congelamento salarial e de R\$ 202,5 bilhões com as alterações nas carreiras.

Segundo o Ipea, dois tipos de efeitos sobre as despesas com não estatutários seriam teoricamente possíveis: de um lado, a redução do contingente de estatutários poderia levar à

maior contratação de temporários ou celetistas para evitar comprometer alguns serviços públicos, elevando a despesa.

## Estatutários

No cenário B, inclui-se os servidores não estatutários nas medidas válidas para a União, sob a hipótese de que o ganho potencial com isso corresponde a 50% do ganho obtido com os estatutários. Esse cenário pressupõe ganhos “expressivos” de produtividade no serviço público, segundo o Ipea.

Com isso, a magnitude da economia total para a União e para o setor público como um todo aumenta. No cenário B, o impacto do congelamento chega a R\$ 503,5 bilhões, e o das mudanças nas carreiras, a R\$ 235 bilhões em dez anos. Toda a diferença vem do governo federal, já que Estados e municípios permanecem com estimativas iguais às do cenário A.

No cenário C, o mais otimista em termos de alcance das medidas, considera o cenário B com uma diferença: a de que a taxa de reposição nos Estados e municípios seja de 50%, ou seja, cinco novos contratados a cada dez novos aposentados. Com isso, o congelamento resultaria em economia de R\$ 497,7 bilhões, e as alterações nas carreiras, de R\$ 318,5 bilhões em uma década.

A folha de pessoal e encargos sociais representa o segundo maior item de despesa no orçamento da União – respondendo por quase 22% do total das despesas primárias. Nos Estados, corresponde a 56,3% das despesas totais e a 76,1% da receita corrente líquida.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **AINDA ACREDITAMOS QUE É POSSÍVEL ACOPLAR IVA FEDERAL COM ESTADUAL, DIZ GUEDES**

*Por Thaís Barcellos e Lorena Rodrigues*



[https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/6f/2020/08/06/ministro-da-economia-paulo-guedes-1596721646255\\_v2\\_450x450.jpg](https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/6f/2020/08/06/ministro-da-economia-paulo-guedes-1596721646255_v2_450x450.jpg)

*O Ministro da Economia, Paulo Guedes - Imagem: ADRIANO MACHADO*

São Paulo e Brasília - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que o governo ainda acredita que é possível acoplar o Imposto sobre Valor Adicionado (IVA) federal com o estadual, no evento online “A visão municipalista sobre a Reforma Tributária”, promovido pela Confederação Nacional de Municípios (CNM).

“Estamos conversando com os secretários de Fazenda, eles fazendo reformas semelhantes no ICMS, é possível termos IVA com alíquota de cerca 20, de 10 a 12% para União e 10 a 12% para Estados”, disse ele.

O governo federal propôs a criação da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), que une os tributos federais PIS e Cofins com alíquota de 12%.

Guedes também afirmou que apoia uma proposta de reforma mais ampla, com união de tributos federais, estaduais e municipais, mas que respeita a decisão dos prefeitos. “O prefeito é que decide quando vem e se quer vir para acoplar na CBS, havendo evidentemente um projeto de transformar em Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), que nós apoiamos, que é eficiente e bom para futuro do País, mas que não podemos impor aos prefeitos, exatamente por convicção de independência de municípios. O Legislativo pode olhar diferente, mas nós não. Por isso propomos IVA dual.”

O ministro ainda disse que é natural que os Estados façam esse movimento, com o maior peso de serviços na economia, mas “não podem espremer os municípios.” “É discussão complexa, não é trivial, não é rápido, não é de 30 a 40 dias. A reforma tributária é uma dimensão do pacto federativo.”

Segundo o ministro, a proposta da CBS vai trocar a base de tributação e simplificar a cobrança, sem aumentar impostos. Guedes ainda repetiu que vai criar um imposto sobre dividendos e reduzir os das empresas. “São as pessoas que têm possibilidade de pagamento.”

Para o ministro, é imprudente fazer um fundo de estabilização de receitas. Segundo Guedes, é preciso repartir os recursos atuais, sem comprometer as gerações futuras. O ministro também disse que os recursos das privatizações são necessários para abater a dívida pública.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **HOLANDA DOBRA COMPRA DE SOJA E VIRA TERCEIRO DESTINO DE PRODUTOS DO BRASIL**

País que é porta de entrada das exportações brasileiras na Europa aumentou também a compra de petróleo e combustíveis

*Por Eduardo Laguna e Francisco Carlos de Assis, O Estado de S.Paulo*

Porta de entrada de produtos brasileiros na Europa, a Holanda tornou-se o terceiro maior destino das exportações feitas pelo Brasil ao dobrar as suas importações de soja e aumentar também significativamente as compras de petróleo e combustíveis.

De janeiro a agosto, os produtores de soja do Brasil embarcaram mais de US\$ 1 bilhão a portos holandeses, o dobro do valor registrado em igual período do ano passado (US\$ 532 milhões), segundo as estatísticas da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/5/1600110802556.jpg>

*Navios no porto de Roterdã, na Holanda, que aumentou as compras do Brasil. Foto: Piroshka van de Wouw/Reuters - 11/9/2018*

Na soma de petróleo e combustíveis, outros US\$ 834 milhões foram exportados para a Holanda no período - no caso, três vezes mais do que nos oito primeiros meses de 2019.

Ex-secretário de Comércio Exterior, e atualmente estrategista de comércio exterior do banco Ourinvest, Welber Barral diz que a competitividade da logística holandesa faz com que o país seja escolhido como o ponto de desembarque de produtos distribuídos ao restante da Europa.

"O correto é você colocar União Europeia. A Holanda é só a porta de entrada. É o porto, é a logística, é a questão financeira. Por isso, a gente analisa a Europa", observa o especialista, acrescentando que as exportações da Holanda, como são produtos que entram e logo saem, chegam a ser o equivalente a 130% do PIB holandês.

Ainda que os embarques para a Holanda tenham caído 7,5% nos últimos oito meses, o declínio é inferior ao das exportações à Argentina, cujo recuo foi de 25,4% em razão, sobretudo, do impacto mais forte da pandemia na pauta de comércio dos parceiros do Mercosul.

Destinos novos no top 10

Se a Holanda centraliza cargas distribuídas para a Europa, Cingapura é um megahub portuário de onde são despachados produtos a outros 600 portos, especialmente no sudeste asiático e na Oceania. Neste ano, o país ingressou na lista dos dez maiores destinos dos produtos brasileiros, ocupando a nona posição no acumulado desde janeiro.

Como deve inaugurar no ano que vem o maior terminal de contêineres do mundo, é grande a chance de Cingapura seguir entre as principais rotas das exportações brasileiras. Até o ano passado, era apenas o décimo sexto destino, mas subiu sete posições em razão, principalmente, do aumento de 86% dos embarques de petróleo e seus combustíveis.

O Canadá, para onde o Brasil vende mais ouro, aço semiacabado e açúcar neste ano, também entrou no top 10 das exportações brasileiras - agora na sexta posição. No ano passado, o vizinho dos Estados Unidos estava em décimo primeiro lugar.

Depois da China, que, de janeiro a agosto, comprou US\$ 5,8 bilhões a mais do Brasil, em relação aos oito primeiros meses de 2019, Cingapura e Canadá são os destinos que, individualmente, mais contribuíram para o País amenizar o impacto da pandemia no comércio exterior.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **GOVERNO FEDERAL RECONHECE EMERGÊNCIA NO MS EM DECORRÊNCIA DE INCÊNDIOS FLORESTAIS**

Reconhecimento facilita emprego da verba pública na resposta aos incêndios. Destruição por queimadas na região é a maior em duas décadas

*Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA – Após reportagem do Estadão revelar o efeito devastador das queimadas sobre as matas e os animais do Pantanal, o governo federal reconheceu a situação de emergência no Estado do Mato Grosso do Sul em decorrência dos incêndios florestais que assolam a região. A portaria foi publicada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional em edição extra do Diário Oficial da União.

Nesta segunda-feira, o governador do Mato Grosso do Sul, Reinaldo Azambuja (PSDB), decretou situação de emergência em razão dos incêndios no Estado, a maior série de queimada das duas últimas décadas, de acordo com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe). Ao menos 79 municípios sul-mato-grossenses e 1,4 milhão de hectares foram atingidos, incluindo áreas de proteção ambiental e de preservação permanente, de acordo com a publicação. O pantanal é o principal bioma ameaçado.

Com a determinação, ficam dispensados de licitação contratos de aquisição de bens necessários às atividades de resposta ao desastre e de prestação de serviços e de obras relacionadas à operação, desde que possam ser concluídas em prazo máximo de 90 dias.

Além disso, a publicação autoriza a atuação de voluntários nas ações de resposta ao desastre e na realização de campanhas para angariar e distribuir doações a atingidos, mediante coordenação da Defesa Civil.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **ARGENTINA PERDE LUGAR ENTRE OS TRÊS MAIORES DESTINOS DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS**

A China é agora o principal parceiro comercial dos argentinos e desde abril os dois países negociaram mais de US\$ 1 bilhão

*Por Eduardo Laguna e Francisco Carlos de Assis, O Estado de S.Paulo*

A relação dos dois maiores sócios do Mercosul não tem mais o brilho de antes. Se o Brasil deixou de ser o principal parceiro comercial da Argentina desde a chegada da pandemia de covid-19, o país vizinho, por sua vez, perdeu uma posição histórica entre os três principais mercados de produtos brasileiros no exterior.

A Holanda, uma porta de entrada na Europa e que vem comprando mais, principalmente, soja, petróleo e combustíveis, tirou da Argentina a terceira posição entre os destinos internacionais das exportações feitas pelo Brasil.

O parceiro sul-americano, agora em quarto lugar, não saía do top três nas rotas dos produtos brasileiros desde 2002. Na época, a Argentina, até então segundo maior comprador do Brasil, desceu para a sexta posição na esteira da maior moratória de sua história.

Do lado de cá da fronteira, também estão entrando menos produtos argentinos, o que permitiu à China tirar do Brasil o posto de principal parceiro comercial da Argentina.

Desde abril, quando o coronavírus passou a atingir mais fortemente as economias sul-americanas, as transações comerciais entre Argentina e China, na soma de exportações e importações, superaram em mais de US\$ 1 bilhão a corrente de comércio dos dois principais sócios do Mercosul. Os dados são do balanço mais recente, com números até julho, do instituto de pesquisas argentino, o Indec.

Abrindo a cifra acima, a Argentina comprou da China cerca de US\$ 200 milhões a mais do que importou do Brasil. Ao mesmo tempo, exportou ao gigante asiático US\$ 900 milhões a mais do que vendeu ao seu vizinho.

Por atingir em cheio a pauta comercial dos vizinhos continentais, mais concentrada em produtos manufaturados - em maior parte da indústria automobilística -, a pandemia acentuou a perda de dinamismo no comércio bilateral que já vinha acontecendo há dois anos.

O coronavírus não é, portanto, a explicação única de uma quebra de fluxo cuja raiz está na crise econômica argentina, com sua endêmica escassez de dólares, e que tem como pano de fundo o desalinhamento político entre os governos de Jair Bolsonaro e Alberto Fernández.

Como resume Welber Barral, estrategista de comércio exterior do banco Ourinvest e ex-secretário de Comércio Exterior, a pandemia representa um problema conjuntural que agrava os problemas estruturais históricos da Argentina.

A solução argentina para conter o esvaziamento de suas reservas internacionais, reduzidas a pouco mais da metade do que eram até um ano e meio atrás, é não só restringir o acesso da população a dólares, como também controlar a entrada de produtos importados.

A China consegue contornar essa situação financiando um déficit de mais de US\$ 900 milhões do lado argentino nas transações com os chineses. Para os demais, incluindo o Brasil, a consequência tem sido produtos parados em portos argentinos à espera de licenças de importação.

Nas montadoras brasileiras, os relatos são de um grande número de carros ainda represados em portos pelo governo argentino. Em junho, estimava-se em 10 mil o total de veículos retidos.

Responsáveis pelo principal capítulo da pauta de comércio do Brasil com a Argentina, os embarques da indústria brasileira de veículos e autopeças a seu maior destino internacional ficaram abaixo de US\$ 1,5 bilhão entre janeiro e agosto deste ano. Dois anos atrás, quando o ciclo recessivo atual estava começando na Argentina, o setor tinha exportado três vezes mais em igual período.

Quanto menos automóveis os argentinos compram, menos eles conseguem exportar ao Brasil, já que o acordo automotivo, para evitar grande desequilíbrio no comércio entre as partes, vincula as exportações às importações.

"Quando a Argentina deixa de comprar, automaticamente deixa de exportar", observa José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 14/09/2020*

**Valor**  
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

## **VALOR ECONÔMICO (SP)**

### **IMPORTAÇÃO DE ETANOL ESBARRA NO CÂMBIO E NO ALTO PREÇO EXTERNO**

Haverá compras dos EUA, voltadas ao Nordeste, mas volumes tendem a ser limitados nos próximos meses

*Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo*

A abertura da nova cota temporária para a importação de etanol de fora do Mercosul sem a tarifa de 20% não deve resultar, no curto prazo, em volumes significativos chegando à costa brasileira. Segundo analistas, mesmo sem a tarifa a importação, atualmente o produto perde competitividade por causa do dólar elevado e pelos preços praticados nos EUA, que estão se recuperando do baque provocado pela pandemia.

Hoje, o etanol anidro — o tipo importado pelo Brasil dos EUA, para adição na gasolina — pode chegar daquele país ao Nordeste, principal porta de entrada do biocombustível de fora, por R\$ 2.490 o metro cúbico (com imposto, mas sem custos de internalização), segundo indicador da consultoria Argus.

Considerados esses custos, o valor supera os preços do etanol anidro produzido nas usinas e colocado nos terminais do porto de Suape, em Pernambuco, que na primeira quinzena de setembro oscilaram entre R\$ 2.515 e R\$ 2.546 o metro cúbico. Nas usinas do Estado, o preço (sem impostos nem frete) é menor: R\$ 2,1678 o litro, de acordo com indicador Cepea/Esalq da semana passada.

Para a segunda metade de setembro, a Datagro estima que o preço interno de etanol estará US\$ 85 o metro cúbico mais barato do que um produto importado sem tarifa. Nos próximos meses, essa diferença pode até encolher, mas a relação não vai se inverter, afirma Plínio Nastari, presidente da consultoria. "Essa extensão da cota provavelmente deve ter pouco impacto para viabilizar algum volume adicional de importação".

A nova cota deverá expirar na primeira quinzena de dezembro, 90 dias após a publicação da decisão — o que não aconteceu até ontem. Mas, mesmo que o benefício seja estendido por mais tempo, não deverá haver "janela" para a importação de etanol sem tarifa ao menos até fevereiro. Para janeiro e fevereiro, o produto importado dentro da cota deverá chegar US\$ 50 mais caro que o etanol nacional, segundo a Datagro.

O dólar elevado e a recente recuperação do etanol na bolsa de Chicago estão apreciando o produto importado, segundo Nastari. Mesmo com a entrada, agora, da safra americana de milho (matéria-prima para o etanol nos EUA), os preços do grão estão encontrando suporte após o corte de 10 milhões de toneladas na estimativa de produção do departamento de agricultura americano

(USDA), o que dificulta uma queda do etanol. Ontem, os contratos do etanol para outubro fecharam em US\$ 1,306 o barril, enquanto, em abril, os futuros caíram abaixo de US\$ 1 o barril.

O câmbio também não dá sinais de arrefecimento. Segundo Nastari, o dólar teria que cair para R\$ 4,60 para que o etanol importado dentro da cota fosse competitivo no Brasil — algo, neste momento, fora do horizonte de qualquer economista. No último boletim Focus, a previsão é que o dólar ficará em R\$ 5,25 no fim deste ano. Ontem, a taxa fechou em R\$ 5,2759.

A falta de uma “janela” favorável às importações pelos próximos meses não significa que o Brasil não vá importar nenhuma carga. O Nordeste, que consome mais etanol do que produz, deverá importar 900 milhões de litros na safra que começou este mês, a 2020/21.

“Mas essa importação vai acontecer para abastecer o mercado do Nordeste. Como a produção da região vai até o fim de fevereiro e começo de março, é muito provável que de abril a agosto haja importação”, afirmou Nastari.

Para esta safra, a consultoria estima que o consumo total de etanol (anidro e hidratado) no Nordeste será 4,5 bilhões de litros (2,7 bilhões de anidro), ante uma produção de 2,06 bilhões de litros. Assim, além da importação, o Nordeste também deverá receber 1,6 bilhão de litros do Centro-Sul, projeta.

Mesmo assim, as usinas do Nordeste temem que a importação pressione o mercado. Nas últimas safras, o valor do anidro não ofereceu lucro às unidades da região e só passou a gerar margem positiva na safra passada, cobrindo custos, depreciação e remunerando o custo de capital fixo, segundo a consultoria Pecege

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **EUA SUSPENDEM RESTRIÇÃO DE VOOS SAÍDOS DO BRASIL**

Também foram suspensas restrições à China e países do espaço Schengen da Europa Por *Agência Brasil — Brasília*

12/09/2020 17h27 Atualizado Os Estados Unidos decidiram suspender a restrição dos voos saídos do Brasil. O Departamento de Segurança Interna (DHS) dos EUA anunciou a suspensão, que valerá a partir de segunda-feira, 14. Além do Brasil, também foram incluídos na decisão a China (excluindo as regiões administrativas de Hong Kong e Macau), Irã, região Schengen da Europa, Reino Unido (excluindo territórios estrangeiros fora da Europa) e Irlanda do Norte.

A região Schengen da Europa é composta por Alemanha, Áustria, Bélgica, República Checa, Dinamarca, Estônia, Grécia, Espanha, França, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Liechtenstein, Hungria, Malta, Países Baixos, Polônia, Portugal, Eslovênia, Eslováquia, Finlândia, Islândia, Noruega, Suécia e Suíça.

A restrição de voos saídos do Brasil teve início em 28 de maio. Outros países tiveram a restrição imposta antes. O governo dos EUA informou que está mudando sua estratégia em relação à prevenção da covid-19 e “priorizando outras medidas de saúde pública” para reduzir o risco de transmissões relacionadas a viagens. Segundo o governo, há um melhor entendimento sobre as formas de transmissão do vírus.

“Hoje temos um melhor entendimento sobre a transmissão da covid-19, que indica que sintomas baseados em processos de triagem tem eficácia limitada porque pessoas com covid-19 podem não ter sintomas ou febre no momento da triagem, ou apenas sintomas leves”, informou a embaixada dos EUA no Brasil.

Dentre as ações a serem adotadas pelos Estados Unidos a partir de agora estão a prestação de informações sobre saúde para passageiros antes, durante e depois do voo; a possibilidade de testagem para reduzir o risco de transmissões do vírus, a ampliação dos treinamentos e informações para parceiros do setor de transporte e portos para garantir o reconhecimento da doença e imediata notificação ao Centro de Controle e Prevenção de Doenças (CDC); recomendações depois da chegada de passageiros para que monitorem a si mesmos e tomem precauções, incluindo ficar em casa por até 14 dias, dentre outras medidas

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **AES BRASIL TEM INTERESSE EM MOBILIDADE ELÉTRICA NO PAÍS, DIZ CEO**

Alvo principal é gerenciamento de dados para recarga elétrica, explicou Ítalo Freitas na Live do Valor

*Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio*

A AES tem interesse em participar do mercado de mobilidade elétrica no Brasil, afirmou o presidente da AES Brasil, Ítalo Freitas, na Live do Valor desta segunda-feira.

A companhia tem interesse principalmente no gerenciamento de dados para a recarga elétrica, acrescentou ele. De acordo com o executivo, um dos desafios será reforçar os sistemas de transmissão e distribuição, para atender ao aumento da demanda que ocorrerá com a utilização de veículos elétricos.

“A dinâmica da eletromobilidade é bem complexa. As transmissoras, distribuidoras, precisam pensar se vão investir para o pico ou para uma média”, apontou o executivo.

Freitas também questionou a possibilidade de a tecnologia concorrer com o etanol. “A tecnologia chega derrubando fronteiras, que é o que pode acontecer com a eletromobilidade. Pode-se chegar a um custo bem menor do que a combustão interna e chegar a uma situação de limite por infraestrutura”, acrescentou.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **ESTRATÉGIA DA AES NO BRASIL SERÁ FOCADA EM ENERGIA RENOVÁVEL, DIZ ÍTALO FREITAS**

Posicionamento segue orientação mundial do grupo, que busca se concentrar 100% em geração renovável nas próximas décadas, disse presidente da empresa no país

*Por Gabriela Ruddy e Alessandra Saraiva, Valor — Rio*

A AES Tietê, controlada da AES Brasil, vai ampliar a participação em geração de energia renovável no Brasil, afirmou o presidente da companhia no país, Ítalo Freitas. “Temos que elevar a participação de renováveis no sistema brasileiro, que é complexo”, comentou o executivo na Live do Valor desta segunda-feira.

A companhia recentemente vendeu a termelétrica de Uruguaiana (RS), passando a ter um portfólio 100% dedicado à geração renovável de energia no Brasil. No mês passado, a empresa fechou um acordo com a J. Malucelli para a compra do complexo eólico Ventus, no Rio Grande do Norte, por R\$ 650 milhões. Com a conclusão da operação, a AES Tietê passará a contar com uma capacidade instalada de 3,9 GW do seu portfólio, 100% renovável no país.

As iniciativas estão em linha com a orientação global do grupo AES, que tem intenção de se tornar uma empresa 100% focada em geração renovável nas próximas décadas, observou o executivo.

Ele comentou, ainda, sobre nova medida provisória para o setor elétrico que retira subsídios para energia renovável, a chamada “MP do Consumidor” - uma das ações do governo para tentar reduzir a conta de energia. O executivo notou que subsídios do governo são necessários, em momentos em que se está desenvolvendo tecnologias - como é o caso de algumas energias renováveis. Na análise de Freitas, algumas fontes de energias, como a eólica, já atingiram maturidade para não precisar de subsídios; outras, ainda não.

Para ele, no entanto, não faz sentido retirar subsídios de energias renováveis e manter para empreendimentos de geração térmica.

## **Negociação com BNDES**

A opção do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) de aprovar a oferta da americana AES Corp. pelas ações da AES Tietê, em vez da proposta feita pela Eneva, comprovou o comprometimento da companhia com o foco em geração de energia renovável no país, afirmou Freitas.

“Nossa empresa está comprometida com a sustentabilidade renovável e essa oferta manteve a posição de ofertar aos clientes uma energia que gera impacto positivo. Não adianta ter lucro gerando impacto negativo para a sociedade”, disse.

Uma primeira proposta da Eneva pela AES Tietê já havia sido recusada em março. Em julho, a companhia fez uma nova tentativa de aquisição quando a BNDESPar, sociedade de participações acionárias do banco, optou por vender sua participação na geradora.

A oferta não foi bem recebida na BNDESPar, que optou por aprovar a oferta da companhia controladora, que ficou com 18,5% dos 28,41% da AES Tietê que o banco de fomento possuía. A instituição embolsou R\$ 1,27 bilhão e ficou com cerca de 9% da companhia.

## **Rumo ao Novo Mercado**

A AES Tietê se prepara para migrar para o Novo Mercado da B3 nos próximos meses, afirmou o executivo.

A migração foi um compromisso assumido no fim de julho, quando o BNDES aprovou a oferta da controladora americana AES Corp. pelos 18,5% do banco na AES Tietê. “Já somos bem fortes na questão do compliance, inclusive por sermos uma empresa americana, e falta agora a ‘cereja do bolo’, que é migrar para o Novo Mercado, para atingir o máximo de governança”, disse Freitas.

Ele também confirmou que a companhia pretende manter sua política de dividendos. “Todo mundo sabe que a AES Tietê é campeã em pagar dividendos e esperamos seguir com essa política”, afirmou.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 14/09/2020*

## **PRODUÇÃO BRASILEIRA DE PETRÓLEO ATINGIRÁ PICO ATÉ FIM DOS ANOS 2030, DIZ BP**

Mesmo com o crescimento da produção de óleo, a expectativa é que as energias renováveis ganhem espaço na matriz energética brasileira

*Por André Ramalho, Valor — Rio*

A produção brasileira de petróleo crescerá de forma rápida nas próximas décadas, do patamar atual de 3 milhões de barris/dia para um pico de 4,3 milhões a 5 milhões de barris diários, segundo estimativas do “Energy Outlook 2020, publicado nesta segunda-feira pela petroleira

britânica BP. Mesmo com o crescimento da produção de óleo, a expectativa é que as energias renováveis ganhem espaço na matriz energética brasileira.



[https://s2.glbimg.com/8O4fKIC6zZSk7hsQAMbc6WQqbM=/0x0:1548x783/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/o/s/duJtXTM2b769zNkReWg/foto13emp-1201-petrobras-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/8O4fKIC6zZSk7hsQAMbc6WQqbM=/0x0:1548x783/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/o/s/duJtXTM2b769zNkReWg/foto13emp-1201-petrobras-b1.jpg)

— Foto: Fabio Guimaraes/Agência O Globo

A BP prevê que, num cenário de rápida transição energética para uma economia de baixo carbono, o pico de produção de petróleo no Brasil será registrado já no fim da década de 2020. No cenário de transição mais moderado, chamado de “business-as-usual”, o pico será atingido ao fim dos anos 2030.

Em todos os cenários assumidos pela empresa britânica, contudo, a participação das energias renováveis no mix de energia primária consumida no mercado brasileiro crescerá rapidamente, de 15% em 2018 para entre 32% (no business-as-usual) e 54% (no terceiro cenário, mais agressivo de transição energética, batizado de “net zero”) em 2050. As projeções não incluem a fonte hídrica. Já o petróleo perderá sua relevância gradualmente, em todos os três cenários, deixando de responder por 39% da matriz em 2018 para se limitar a 7% a 28%, a depender da velocidade da transição.

A multinacional projeta ainda que a energia nuclear será a segunda a crescer mais rápido, entre 3,4% e 4,8% ao ano no país. A BP acredita também que o Brasil continuará sendo um dos maiores produtores hidrelétricos do mundo. A previsão é que a participação da energia hídrica na matriz energética nacional, que era de 28% em 2018, fique entre 21% e 26%.

No cenário de rápida transição energética, a BP prevê que a produção de biocombustíveis mais que dobrará até 2035, atingindo o patamar de 1,3 milhão de barris/dia. No cenário mais modesto, esse patamar atinge os 900 mil barris/dia na década de 2040.

O economista-chefe da BP, Spencer Dale, afirmou hoje que acredita num crescimento expressivo dos biocombustíveis no país. “O Brasil é a Árabia Saudita dos biocombustíveis”, disse, durante a apresentação global do estudo, comparando o potencial brasileiro nos biocombustíveis com o potencial árabe no setor de petróleo. “Esperamos estar por lá [no Brasil] por muito tempo”, completou.

A BP assume como premissa um crescimento de 1,7% ao ano da economia brasileira entre 2018 e 2050, nível abaixo da expansão esperada para o PIB mundial (de 2,6% ao ano). A expectativa é que o consumo de energia primária no Brasil crescerá entre 60% e 66% até 2050 e que o uso de energia per capita aumente em cerca de 50%.

A demanda elétrica, por sua vez, deve mais do que dobrar até 2050. A maior parte do crescimento da demanda de energia primária virá do setor industrial, seguido do setor de transporte. A fatia das renováveis na matriz elétrica subirá dos 17% em 2018 para entre 45% e 51%.

#### Covid-19

A BP acredita que os impactos econômicos da pandemia de covid-19 reduzirão a demanda energética em 2,5% em 2025 e em 3% em 2050. Num cenário em que esses efeitos são mais agressivos, a expectativa é que a crise leve o nível de demanda de energia a um patamar 8% menor em 2050.

A companhia prevê que, num cenário de rápida transição energética para uma economia de baixo carbono, os impactos da pandemia serão mais pronunciados sobre o consumo de petróleo, que poderá ser 3 milhões de barris/dia menor em 2025 e 2 milhões de barris/dia em 2050, como resultado da covid-19.

A maior parte dessa redução, segundo a BP, reflete um ambiente econômico mais fraco. No cenário mais agressivo de impacto da pandemia, a queda pode atingir os 5 milhões de barris/dia em 2050.

A BP assume que a atividade econômica mundial deve se recuperar parcialmente nos próximos anos do impacto causado pela pandemia de covid-19, a medida em que as restrições à circulação de pessoal sejam atenuadas. A BP acredita, no entanto, que alguns efeitos persistirão.

A empresa britânica assume como premissa um crescimento do PIB global de 2,6% ao ano, patamar “consideravelmente mais lento do que a média dos últimos 20 anos, em parte refletindo o impacto persistente da covid-19 na atividade econômica”.

Segundo a BP, os impactos econômicos afetarão sobretudo economias emergentes como a brasileira, indiana e africana.

A petroleira britânica acredita ainda que a pandemia trará mudanças comportamentais, por exemplo, no uso público do transporte. “Muitas dessas mudanças comportamentais tendem a se dissipar com o tempo, conforme a pandemia seja controlada e a confiança do público seja restaurada, mas algumas mudanças, como o aumento do trabalho em casa, podem persistir”, cita o estudo da BP.

A empresa também destaca que os efeitos da pandemia podem levar a um processo de “desglobalização”, a medida em que os países procuram aumentar sua resiliência se tornando menos dependentes de bens importados e a medida em que as companhias optem por mudar suas cadeias de abastecimento, trazendo-as para mais perto de suas instalações.

A abertura reduzida da economia global pode levar a uma ligeira redução (0,2 pontos percentuais) na tendência global de crescimento do PIB. A demanda por energia, nesse caso, pode ser 5% menor em 2050.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 14/09/2020*

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### COM “REVISÃO”, SNPTA PODE REVOGAR 16 ATOS NORMATIVOS DO SETOR PORTUÁRIO

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 14/09/2020 - 20:09*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200810-porto-de-paranaqua-navio-rebocador-cais.jpg>

**Arquivo**

Até o momento, o Ministério da Infraestrutura e as vinculadas mapearam e estão analisando cerca de 4.500 atos normativos.

O Ministério da Infraestrutura, alinhado com a Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/19) e com o

Decreto nº 10.19/19, implantou o Programa Infra Competitividade, subdividido nos seguintes eixos de atuação: segurança jurídica, livre mercado e produtividade. No eixo segurança jurídica e ideia é fazer um “revisão” regulatório, cujo objetivo é simplificar e consolidar atos de leis inferiores a decreto, reduzindo o estoque regulatório e a complexidade dos processos.

Tanto as secretarias que compõem o ministério, quanto os órgãos vinculados à pasta, como a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), entre outros, também estão realizando a revisão dos seus atos normativos. A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), após fazer triagem e exame de todas as normas vigentes selecionou 16 atos normativos a serem revogados ou consolidados. A orientação é otimizar os processos e reduzir prazos para análise da secretaria na emissão de autorizações, declarações de adequação, entre outros.

Entre os atos estão matérias relacionadas à análise de pleitos de cessão onerosa; solicitação de transferência de titularidade para aumento da capacidade de movimentação e armazenagem da instalação portuária; exploração de áreas não afetadas às operações portuárias; revisão dos instrumentos de planejamento portuário; afretamento de embarcações e princípios de facilitação do transporte comercial fluvial.

“Sabemos que a segurança jurídica é uma das principais formas de reduzir risco para o investidor brasileiro ou estrangeiro e atrair mais investimentos de qualidade, ou seja, aqueles investimentos de longo prazo e não somente especulativos”, pontuou o ministério. Diante do atual contexto de crise, acentuada pela pandemia do novo coronavírus, o objetivo da pasta é combater o excesso de burocracia. O decreto do governo federal prevê três fases para a revisão regulatória: a triagem, exame e consolidação.

Até o momento, o ministério e as vinculadas, mapearam e estão tratando cerca de 4.500 normativos. As Secretarias Nacionais identificaram 957 atos normativos a serem revisados. A Antaq, DNIT, Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) juntos irão revisar 2.200 atos. Segundo a pasta, apenas a Antaq já revogou 458 normativos dentre 569 triados. Os 111 restantes serão consolidados até 30 de novembro de 2021 conforme o decreto.

O advogado especialista em direito administrativo e sócio do Tozzini Freire Advogados, Claudio Timm, destacou que a revisão das normas é especialmente importante para o setor portuário. Isso porque, segundo ele, o segmento convive com diversos órgãos com competência normativa específica, como a Secretaria Especial de Portos (SEP), o Ministério da Infraestrutura, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), as Companhias Docas, e com outros órgãos que editam normas que afetam o setor, como é o caso atual Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, o Departamento da Polícia Federal e a própria Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Portanto, a revisão busca tornar mais “enxuto” o regulamento para o setor e proporcionar mais segurança jurídica.

Para ele, embora a revisão regulatória seja importante, especialmente para o processo de retomada da economia, pois se espera que facilite as operações dos agentes econômicos, pode ser que os ganhos efetivos dessa revisão somente ocorram em etapas mais adiantadas do processo de revisão, ao longo do ano de 2021.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/09/2020*

## **MINFRA ESTUDA PARTICIPAÇÃO PRIVADA NAS HIDROVIAS MADEIRA E TAPAJÓS**

*Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 14/09/2020 - 20:01*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160817-Rio-Madeira.jpg>

**Arquivo**

DNIT também contratou monitoramento hidroviário para o planejamento do aumento de calado e ampliação da navegação para todo o ano.

A equipe do Ministério da Infraestrutura realizou, na última semana, a primeira reunião com a consultora holandesa, Royal Haskonings sobre o início dos estudos de potencialidade para participação privada na operação e manutenção das hidrovias Madeira e Tapajós. O estudo faz parte de um acordo de cooperação entre a pasta com o Banco Mundial. O objetivo é aumentar a eficiência logística com vistas à ampliação do transporte de mercadorias pela região do Arco Norte. A expectativa é que o estudo seja concluído em fevereiro de 2021. Caso o cenário econômico apresente-se favorável haverá a estruturação da parceria público-privada.

Com o objetivo de tornar os rios Madeira e Tapajós navegáveis o ano todo, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) também está preparando a contratação de monitoramento hidroviário, com previsão de realização de levantamentos batimétricos periódicos ao longo do rio e outras medições como vazão e nível, além da previsão de profundidades de navegação para o ano inteiro ao longo destas duas hidrovias.

De acordo com a autarquia, este monitoramento tem como meta propiciar insumos para a elaboração do projeto de guias correntes, os quais deverão ser submetidos ao crivo do Ministério da Infraestrutura para a viabilidade econômica e, em seguida, para a instrução do processo de licenciamento ambiental junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais e Renováveis (Ibama).

O monitoramento ainda pretende, segundo o DNIT, verificar a possibilidade de adoção de calados de navegação maiores em determinadas épocas dos anos nos rios, bem como subsidiar a contratação de eventuais serviços de dragagem para a entrada dos navios. Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de 2019, quase 50% do que foi movimentado por meio da navegação fluvial passaram pelos rios Madeiros e Tapajós.

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

**Data: 14/09/2020**

## ARMADORES DA CABOTAGEM APOIAM PROPOSTA DE REGULAÇÃO DA PRATICAGEM PELA ANTAQ

**Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14/09/2020 - 17:55**



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200914-embarque-pratico-amazonia-credito-conapra.jpg>

**Arquivo/Divulgação Conapra**

Para Abac, quanto mais o serviço não possibilita a negociação, a tendência é pela regulação. Associação diz que tem buscado junto a diversas praticagens o estabelecimento de acordos comerciais na busca de preços compatíveis com economia nacional.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que, devido a suas atribuições na área portuária, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) poderá ser uma opção para a regulação da praticagem. A proposta consta no projeto de lei 4.392/2020, de autoria do deputado Alceu Moreira (MDB-RS), que prevê que a

regulação econômica da atividade passe da Marinha para a agência reguladora, que deverá cumprir a tarefa de fixar limites de preço em cada zona de praticagem.

A Abac observa que a Marinha teve essa competência até a edição do decreto 7860/2012, quando foi criada a Comissão Nacional de Assuntos de Praticagem (CNAP), extinta no início do atual governo sem ter dado andamento ao assunto. A associação vê o atual PL como um contraponto a outros projetos em tramitação no Congresso. “A questão da praticagem parece ser econômica e, quanto mais o serviço não possibilita a negociação, a tendência é pela regulação”, analisou a associação.

A Abac entende que a praticagem na cabotagem é um custo elevado devido ao uso muito mais frequente do serviço, se comparado à navegação de longo curso. Dessa forma, a associação diz que a cabotagem é impactada de forma direta por qualquer alteração nos valores destes serviços. A associação ressaltou que, enquanto não há o equacionamento deste problema, tem buscado junto a diversas praticagens o estabelecimento de acordos comerciais na busca de preços compatíveis com a economia nacional e que atenda aos usuários sem onerar o frete.

Apesar de ser mencionada no BR do Mar, a questão dos custos praticagem não foi abordada com profundidade nesta fase do programa do governo federal. Para os principais armadores que operam no modal, o assunto começou a ser tratado, porém não foi um dos pontos apresentados pelo projeto de lei 4199/2020 apresentado no Congresso em agosto. “Esperamos que o governo ainda venha a atuar. No entanto, não conhecemos a direção que será adotada”, ponderou a Abac.

Na avaliação da associação, a Lei 9.537/97 já prevê a possibilidade de comandantes de navios de bandeira brasileira poderem conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, sendo considerados como práticos nesta situação exclusiva. No entanto, a Abac afirma que as regras estabelecidas na norma da autoridade marítima (Normam) não tem sido possibilitado, tornando-se um comando legal que não funciona na navegação.

Para a Abac, o PL não propõe uma liberação da praticagem e a autoridade marítima, diante de suas atribuições na prevenção da poluição marinha, estabelecerá requisitos para os comandantes que garantirão a segurança da navegação em rios e mares. “Não devemos confundir o que estabelece a lei com a dispensa do serviço de praticagem para embarcações de 3000 a 5000 AB (arqueação bruta), que já ocorre no apoio marítimo. Com a redação dada no PL, talvez haja mais conforto para a autoridade marítima e praticagem, e a lei tenha efetividade”, argumentou a associação.

O Conselho Nacional de Praticagem (Conapra) afirmou que 97% das manobras com práticos ocorrem após acordos comerciais junto aos armadores e que, nos demais casos, a Marinha pode arbitrar eventuais divergências com os donos dos navios. O Conapra resalta que, o Supremo Tribunal Federal (STF) confirmou o entendimento do Superior Tribunal de Justiça (STJ) de que a interferência do Estado na formação de preço de uma atividade privada só é admitida em situações excepcionais de total desordem de um mercado, e por prazo limitado. A categoria considera que o PL traz premissas equivocadas, sem embasamento ao propor mudanças na escala de práticos e ao apontar que o serviço representa custos altos, quando há setores da cadeia logística com impactos bem maiores nesses custos.

O PL do deputado Alceu Moreira, apresentado no final de agosto, prevê alterações na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei 9.537/1997) e na Lei 10.233/2001, que criou a agência reguladora. A proposta foi apensada ao PL-1565/2019, do deputado Augusto Coutinho (SOLIDARI-PE), que também trata da atividade.

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

**Data: 14/09/2020**

## WILSON SONS E DAMEN ENTRAM NA CONCORRÊNCIA PARA CONSTRUIR NAVIO DE APOIO ANTÁRTICO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 14/09/2020 - 15:52



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200914-projeto-ws-damen-concorrencia-navio-antartico-divulgacao.jpg>

**Divulgação WS**

Além do NApAnt, parceria entre as duas empresas será estendida para demais projetos em análise pela Marinha do Brasil.

A Wilson Sons e a Damen anunciaram parceria na concorrência para a construção do novo navio de apoio antártico (NApAnt) da Marinha do Brasil, que substituirá o navio de apoio oceanográfico Ary Rongel. Caso as empresas vençam a licitação, o navio será construído nos estaleiros da Wilson Sons no Guarujá (SP). A entrega das propostas deve ocorrer até o final deste ano e anúncio final do vencedor em meados de 2021. A parceria entre as duas empresas será estendida para demais projetos em análise pela força naval brasileira. Além da disputa pelo NApAnt, a Marinha também analisa a potencial construção de dois navios de apoio hidroceanográficos. De acordo com a Wilson Sons, as futuras demandas de navios patrulha e embarcações de busca e salvamento também poderão ser objeto de necessidade da força naval no médio prazo e estão dentro do escopo da parceria firmada.

200914-projeto-ws-damen-concorrencia-navio-antartico-02-divulgacao.jpgAs duas empresas possuem de 25 anos de parcerias na construção naval. "Esta parceria estratégica fez toda a diferença para o sucesso de nossa atuação no país e nos dá muito conforto para entregar os navios com a devida qualidade requisitada pela Marinha", disse o diretor da Damen Technical Cooperation, Rutger Dolk.

O diretor-executivo dos estaleiros da Wilson Sons, Adalberto Souza, destacou a parceria entre as empresas em mais de 90 projetos ao longo das últimas duas décadas. "Estamos otimistas com estas demandas em virtude da nossa experiência no mercado, da qualidade técnica de ambas as empresas e do histórico de entregas dentro do prazo, sempre seguindo as melhores práticas de engenharia, qualidade e segurança", frisou Souza.

O NApAnt terá exigência de, no mínimo, 45% e prevê investimentos da ordem de R\$ 750 milhões. O navio dará apoio à estação brasileira Comandante Ferraz na Antártica. O NApAnt terá capacidade suficiente para prestar apoio logístico ao continente gelado, atendendo aos requisitos específicos de construção demandados, transportando significativo volume de cargas e equipamentos, além de abrigar laboratórios científicos modernos, com conforto e segurança para sua tripulação.

O projeto prevê a aquisição dos equipamentos e sistemas científicos, dos planos de gestão do ciclo de vida, do apoio logístico integrado e da manutenção para apoiar logisticamente o Programa Antártico Brasileiro (Proantar), contribuindo para segurança da navegação na região Antártica por meio da realização de levantamentos hidrográficos. De acordo com a Marinha, a aquisição deste navio possibilitará a continuidade e o incremento das atividades de apoio logístico que ela realiza na Antártica, com mais capacidade e confiabilidade para os trabalhos brasileiros no continente Antártico.

Além do NApOc Ary Rongel, a Marinha hoje apoia logisticamente o Proantar com o navio polar (NPo) Almirante Maximiano. Em janeiro de 2016, o Estado-Maior da Armada aprovou o Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos (Prohidro), inserido no programa de construção do núcleo do poder naval, que contempla em uma de suas fases a obtenção de navio com

capacidade de operar em águas polares com a presença de gelo para substituir o NApOc Ary Rongel, construído em 1981.

Há duas semanas, a Ecovix, dona do Estaleiro Rio Grande (RS), se aliou à empresa chinela Asmar, estatal de administração autônoma focada em construção naval, para juntas participarem da concorrência para construção do NApAnt. A parceria, segundo a Ecovix, inclui um acordo de cooperação, com transferência de tecnologia da empresa chilena para a brasileira, a fim de aumentar as chances de vitória no edital.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/09/2020*

## GOVERNO QUALIFICA EMPREENDIMENTOS PORTUÁRIOS E RODOVIÁRIOS PARA PPI

*Por Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/09/2020 - 19:22*



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

O presidente Jair Bolsonaro editou decreto com os empreendimentos do setor portuário e rodoviário qualificados para o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), permitindo que sejam outorgados à iniciativa privada, conforme publicado no Diário Oficial da União nesta sexta-feira.

Entre os principais empreendimentos qualificados, está o Porto Público de Itajaí, em Santa Catarina, que faz parte do Complexo Portuário de Itajaí, juntamente com os Terminais de Uso Privado (TUPs) - Teporti, Poly, Trocadeiro, Barra do Rio, Braskarne e Portonave.

“O objetivo esperado da desestatização é que gestão privada traga uma maior eficiência à administração do porto público, aumentando a competitividade na sua área de influência”, afirma nota da Secretaria-Geral da Presidência da República.

O decreto também inclui no Programa Nacional de Desestatização (PND) diversos trechos de rodovias federais, dentre eles, a BR-153 (PR), a BR-230 (PA) e a BR-316 (MA).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 14/09/2020*