



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### SANTOS BRASIL PRETENDE ARRECADAR R\$ 1 BILHÃO COM OFERTA DE AÇÕES

Plano prevê garantir participação em leilões de terminais portuários e ampliar movimentação de contêineres

Por **Fernanda Balbino**



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.3350:1542391414/Santos-Brasil.jpg?f=3x2&\\$p\\$f=176297d&q=0.8&w=360&\\$w=1071b2b](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.3350:1542391414/Santos-Brasil.jpg?f=3x2&$p$f=176297d&q=0.8&w=360&$w=1071b2b)

*Recursos serão utilizados para garantir a participação da empresa em arrendamentos portuários (Carlos Nogueira/AT)*

A Santos Brasil fará a oferta de 192,6 milhões de ações. Considerando o preço de fechamento do papel na segunda-feira, de R\$ 5,19, a operação deve levantar cerca de R\$ 1 bilhão. Os recursos serão utilizados, entre outras coisas, para garantir a participação da

empresa em arrendamentos portuários, além de ampliar participação na movimentação de contêineres em todo o País.

Segundo fato relevante publicado nesta terça-feira (15), há ainda possibilidade de um lote adicional de até 35%, ou 67,4 milhões ações, o que levaria a oferta total para R\$ 1,35 bilhão, considerando o preço de fechamento do papel.

“A intenção da companhia é utilizar os recursos líquidos obtidos com a oferta (incluindo aqueles decorrentes da eventual colocação das ações adicionais) para, prioritariamente, participar em novos arrendamentos de ativos portuários; verticalizar e integrar a cadeia logística portuária a partir da plataforma da Santos Brasil Logística (SBLog); ampliar e consolidar a participação na movimentação brasileira de contêineres; e fins corporativos diversos”, informou a empresa, em fato relevante enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

A oferta terá coordenação do Banco BTG Pactual (coordenador líder), do Banco Morgan Stanley, da XP Investimentos e do Goldman Sachs do Brasil e, em conjunto com o Coordenador Líder, o Morgan Stanley e a XP, (coordenadores da oferta). A operação terá também esforços de colocação no exterior.

Ela será restrita, feita via instrução CVM 476, com exclusão do direito de preferência e concessão de prioridade de subscrição para os atuais acionistas. O período de subscrição prioritária vai de hoje ao próximo dia 22. A operação será precificada no dia 24.

Segundo a empresa, a oferta restrita é inadequada para compradores que não sejam investidores profissionais, com exceção dos acionistas no âmbito da oferta prioritária. “A decisão de investimento nas ações requer experiência e conhecimentos específicos do setor de atuação da companhia que permitam ao investidor uma análise detalhada dos negócios da companhia, seu mercado de atuação e os riscos inerentes aos seus negócios, que podem, inclusive, ocasionar a perda integral do valor investido”.

As ações vão conferir a seus titulares os mesmos direitos, vantagens e restrições conferidos aos atuais titulares de ações ordinárias de emissão da empresa. Isto inclui direito de voto nas assembleias gerais da empresa, sendo que a cada ação ordinária corresponderá um voto, e direito ao recebimento integral de dividendos e demais proventos de qualquer natureza.

Fonte : A Tribuna Digital - SP  
Data : 16/09/2020

## JUSTIÇA ALTERA REGRA DE ATRACAÇÃO NOS BERÇOS 2 E 3 DO CAIS DO SABOÓ

Autoridade Portuária terá de considerar ordem de chegada de navios na Barra de Santos  
Fernanda Balbino

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.82391:1578143434/Navio-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=8a98683&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.82391:1578143434/Navio-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&$p$f=8a98683&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Operadoras do cais público recorreram à Justiça para cancelar prioridade na atracação (Foto: Carlos Nogueira/AT)*

O juiz federal substituto Mateus Castelo Branco Firmino da Silva, da 1ª Vara de Santos, determinou que a Autoridade

Portuária de Santos (APS) considere a ordem de chegada de navios na barra como critério para definir a ordem de atracação nos berços 2 e 3 do Cais do Saboó. A questão foi judicializada porque a companhia passou a priorizar uma arrendatária transitória que atua na região.

Assine A Tribuna agora mesmo por R\$ 1,90 e ganhe Globoplay grátis e dezenas de descontos! Em maio, a estatal assinou contrato de arrendamento transitório com a empresa Set Port. A operadora passou a atuar na movimentação de granéis sólidos e carga geral em uma área de 21 mil metros quadrados, que estava ociosa no Cais do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos.

O problema é que, apesar de o edital não especificar que o novo arrendatário teria preferência na fila de atracação, a questão foi colocada no contrato de arrendamento.

“Na hora de assinar contrato, a Autoridade Portuária mudou uma cláusula do edital, dizendo que arrendatária tem preferência. Não tinha previsão contratual, mas isso foi pro contrato. Agora, mesmo quando a carga não vai para lá, a Set Port tem preferência e disputa com condição privilegiada”, destacou o advogado Thiago Miller, que nesta ação representa as operadoras de cais público Reliance Agenciamento e Serviços Portuários e Marítima Eurobrás Agente e Comissária.

Segundo Miller, a Autoridade Portuária ainda mudou a resolução que trata da atracação de navios no Porto de Santos. “E incluiu o contrato transitório para dar validade à preferência da Set Port”.

### Decisão judicial

Para o juiz federal, “a ré (Autoridade Portuária de Santos) está causando prejuízo à atividade econômica das autoras ao conceder preferência de atracação a outrem, de forma contrária à lei”.

O magistrado também considera que a alteração feita pela estatal “não foi apenas nominal e teve capacidade de afetar a formulação das propostas”. Segundo ele, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor) não foi notificada sobre a preferência na atracação do novo arrendatário.

“Em relação ao perigo de dano, caso não concedida a medida, a preferência de atracação continuará causando prejuízos à atividade econômica das autoras. Ademais, por se tratar de

contrato com prazo de 180 dias, a tutela jurisdicional, caso prestada em momento posterior, poderá tornar-se ineficaz, o que caracteriza risco ao resultado útil do processo”, afirmou o juiz em sua decisão.

## **Envolvidos**

Procurada, a Autoridade Portuária de Santos informou, em nota, que “a preferência já estava prevista na regra de atracação vigente à época de lançamento do edital, sendo essa preferência ratificada nos esclarecimentos ao instrumento convocatório (que compõem o processo seletivo)”. Como consequência, segundo a APS, “as alterações de normas de atracação que foram publicadas durante o processo seletivo só trouxeram maior clareza à preferência, sem alterar a sua essência”.

Para a companhia, não houve infração na alteração da norma ou das cláusulas contratuais, que foram verificadas e assinadas pela Antaq.

A APS destaca que, para aumentar a oferta de berços, “com as mesmas condições econômicas, para operadores de cais público”, ela aprovou descontos tarifários em três berços – 33, 35.1 e 35.2 – na região do Macuco. “Portanto, ao contrário do que se afirma, as empresas passaram a ter mais opções de atracação, não o contrário.

A Autoridade Portuária ainda argumenta que a ocupação desses berços é “extremamente baixa, não tendo sido demandados para a descarga direta de fertilizantes”.

A Reportagem também procurou a Set Port, que não se posicionou.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 16/09/2020*

## **MARCELO SAMMARCO: GREEN BONDS E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA**

Os Green Bonds representam uma interessante opção de captação de recursos para execução de projetos também no setor de infraestrutura portuária e aquaviária, no mercado brasileiro

*Por Marcelo Sammarco*

Desde o Acordo de Paris (firmado no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre Mudança Climática), que estabeleceu uma série de medidas de redução da emissão de gases do efeito estufa, a consciência ambiental tem ganhado cada vez mais espaço no cenário internacional, demandando especial atenção ao tema “sustentabilidade”, tanto na elaboração e na execução de novos projetos na indústria e infraestrutura, como na alteração de leis e aprovação de normas mais alinhadas com a preservação do planeta.

Um bom exemplo é o IMO 2020 (Anexo VI da Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios – MARPOL), que determina aos armadores de navios mercantes o uso de óleo combustível com teor reduzido de emissão de enxofre.

Em paralelo, é crescente a preferência de investidores internacionais por aportar capital em projetos ambientalmente sustentáveis. Essa já é uma realidade nos Estados Unidos, na Europa e no Japão. Agora, passa a ser uma tendência também para os investimentos no mercado interno brasileiro. O tema sustentabilidade nunca esteve tão presente no mercado financeiro. Ou seja, os investidores buscam “papéis verdes”.

Neste cenário, os “Projetos Verdes” deverão alcançar um espectro bastante amplo de investidores para captação de recursos junto ao mercado interno e externo. Outra vantagem é a valorização dos empreendimentos e ativos que estiverem comprometidos com a redução de emissão de poluentes. De outro lado, os projetos que não tiverem recebido o “selo verde” terão o seu potencial de captação de recursos cada vez mais restrito. É nesse contexto que os Green Bonds

(títulos verdes) têm ocupado lugar de destaque na captação de recursos privados para execução de projetos sustentáveis.

Os Green Bonds são títulos de dívida emitidos sob o compromisso documentado de que os recursos captados serão aplicados em projetos ou ativos que comprovadamente representem benefícios socioambientais.

No Brasil, as primeiras experiências bem sucedidas se deram nos mercados de energia, celulose e ferrovias. A empresa Suzano, por exemplo, captou cerca de R\$ 1 bilhão através da emissão de títulos verdes no mercado interno. Mais recentemente, a empresa Rumo, uma das maiores operadoras de ferrovias do país, emitiu USD 500 milhões em papéis verdes.

Para emissão dos Green Bonds, as empresas interessadas devem, primeiramente, passar por um processo de auditoria independente para certificação quanto ao preenchimento de critérios internacionais de sustentabilidade dos respectivos projetos e ativos. Atendidos tais requisitos, a empresa recebe o “selo verde” de certificação e passa a ter a possibilidade de emitir títulos verdes, para captação de recursos destinados exclusivamente à execução de projetos ambientalmente sustentáveis.

Dessa forma, os Green Bonds representam uma interessante opção de captação de recursos para execução de projetos também no setor de infraestrutura portuária e aquaviária, no mercado brasileiro para ampliação, reforma e renovação de frotas de navios mercantes e embarcações de apoio, bem como para projetos de construção, expansão e modernização de terminais portuários, desde que devidamente certificados para tanto.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 16/09/2020*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

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

### **ANTAQ AUTORIZA REGISTRO DE INSTALAÇÃO DE APOIO AO TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DA PREFEITURA DE LADÁRIO (MS)**

A Resolução nº 8.026 foi publicada na seção 1, página 59 do DOU de ontem (15)



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-16-163045.png>

*Fotos: Divulgação Prefeitura de Ladário.*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ autorizou o registro de instalação de apoio ao transporte aquaviário de titularidade do Município de Ladário, localizado em Ladário (MS). A Resolução nº 8.026 foi publicada na seção 1, página 59 do Diário Oficial da União (DOU) de ontem (15).

Vale ressaltar que o registro deferido não desonera a prefeitura requerente do atendimento às exigências junto à Receita Federal, assim como aos padrões de regularidade e segurança exigidos pelos entes intervenientes na operação, principalmente em relação às competências afetas à Marinha do Brasil, ao poder público municipal, à autoridade aduaneira, ao corpo de bombeiros local e ao órgão de meio ambiente

*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 : 16/09/2020

## ANTAQ PRORROGA TOMADA DE SUBSÍDIOS SOBRE OCUPAÇÃO DE ÁREAS E EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS NOS PORTOS ORGANIZADOS. NOVO PRAZO VAI ATÉ 28/09

Com a prorrogação, interessados têm até às 23h59 do dia 28/09/2020 para enviar as suas contribuições à ANTAQ



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/07/Anota%C3%A7%C3%A3o-2020-05-19-150249-e1596228635945.png>

Fotos: Divulgação portos.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ prorrogou por mais 10 dias o prazo da Tomada de Subsídios Pública nº 01/2020, que visa obter contribuições e subsídios para aprimoramento da proposta de norma que regula

a ocupação de áreas portuárias e a exploração de infraestruturas portuárias sob gestão da Administração do Porto, no âmbito dos portos organizados.

A Superintendência de Regulação da ANTAQ decidiu prorrogar o prazo da Tomada de Subsídios, considerando novos fatos supervenientes em face da publicação da Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020, em especial as alterações ocorridas na Lei nº 12.815/2013, tais como a nova subseção “Do Uso Temporário e das Licitações”. Com isso, os interessados têm, agora, até às 23h59 do dia 28/09/2020 para enviar as suas contribuições à ANTAQ.

### Acesso ao questionário eletrônico

O questionário objeto do presente Aviso de Tomada de Subsídios Pública estará disponível no seguinte endereço eletrônico: [https://bit.ly/Subsidio\\_RN07](https://bit.ly/Subsidio_RN07).

### Conteúdo e forma de participação

As contribuições deverão ser dirigidas à ANTAQ exclusivamente por meio e na forma do questionário eletrônico disponível no endereço eletrônico: [https://bit.ly/Subsidio\\_RN07](https://bit.ly/Subsidio_RN07), não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: [anexo\\_tomada012020@antaq.gov.br](mailto:anexo_tomada012020@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](mailto:asc@antaq.gov.br)  
Data : 16/09/2020

## ANTAQ AUTORIZA CODESA A CELEBRAR CONTRATO DE TRANSIÇÃO COM A EMPRESA LIQUIPORT VILA VELHA



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-15-141224.png>

*Fotos: Codesa/Divulgação.*

A Resolução nº 8.014, autorizando a celebração do contrato, foi publicada na edição de ontem (14) do Diário Oficial da União

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ autorizou a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) a celebrar instrumento contratual de transição junto à empresa LIQUIPORT VILA VELHA S/A, pelo prazo de até 180 dias, visando à exploração de áreas e instalações portuárias totalizando 4.630m<sup>2</sup>, localizadas dentro da poligonal do Porto Organizado de Vitória. O contrato prevê a movimentação e armazenagem de granéis sólidos (malte de cevada), nos termos do art. 46 e seguintes do anexo da Resolução Normativa nº 07-ANTAQ.

Expirado o prazo contratual, sem que a licitação para o arrendamento da área seja ultimada, e desde que mantidas as mesmas condições de exploração e operacionalidade, a Autoridade Portuária ficará autorizada a firmar novos instrumentos contratuais, nos mesmos moldes, devendo encaminhá-los, por cópia, à ANTAQ em até 30 dias após a sua assinatura.

*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 : 15/09/2020*

## ANTAQ REALIZA CONSULTA EXTERNA SOBRE SIMPLIFICAÇÃO DO ESTOQUE REGULATÓRIO NA NAVEGAÇÃO INTERIOR. PRAZO VAI ATÉ 25/09

Objetivo é reduzir o número de normativos relacionados à navegação interior



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/Foto-NI-Wesley-Ferreira2-678x509.jpg>

*Fotos: Wesley Ferreira.*

A ANTAQ está realizando consulta externa para obter contribuições e subsídios, por escrito, para a concretização do tema 1.1 da Agenda Regulatória Biênio 2020/2021, que versa sobre a simplificação do estoque regulatório na navegação interior.

As contribuições para esta Tomada de Subsídios Pública poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 25 de setembro, exclusivamente por meio e na forma do questionário eletrônico disponível no endereço eletrônico: <https://bit.ly/SubsidiosSimplificaNI>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

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

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

## O que é

Atualmente, as normas da navegação interior da ANTAQ estão divididas pelo tipo de navegação. Assim, há uma resolução para a travessia, e também resoluções para o transporte longitudinal de passageiros, de cargas e misto. O objetivo da ANTAQ é fazer uma simplificação para reduzir esse número de normativos. O entendimento é que seria mais eficiente ter normas em função do destinatário e não em função do tipo de navegação, o que gera repetições. O mesmo documento é solicitado em uma resolução também é em outra, algumas vezes com denominações diferentes, como explica a gerente de Regulação da Navegação Interior, Patrícia Gravina.

“A ideia é ter textos mais enxutos, voltados ao destinatário da norma. Hoje temos vigentes onze normativos relacionados à navegação interior e a proposta é reduzir para três”, observou.

Segundo a gerente da ANTAQ, a proposta é que o primeiro normativo estabeleça os direitos e deveres dos usuários no transporte público na navegação interior. O segundo seria um normativo que traria os direitos e deveres dos usufruidores do transporte privado na navegação interior, e o terceiro uma norma mais procedimental, que seria uma resolução para outorgas e afretamento da navegação interior.

“No caso das resoluções que passaram por audiência pública e já foram revisadas, essas teriam o seu conteúdo aproveitado na construção das três propostas de norma”, acrescentou.

**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 : 15/09/2020**



## **PORTAL PORTO GENTE**

### **PORTOS DA CDRJ REGISTRAM MELHOR DESEMPENHO DO ANO COM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM AGOSTO**

**ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas**

Volume de 5,16 milhões de toneladas é a maior movimentação mensal da companhia desde dezembro de 2018

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) atingiu a marca de 5,16 milhões de toneladas movimentadas em seus portos no último mês de agosto. O número foi o maior registrado este ano e é também a maior movimentação mensal desde dezembro de 2018. O volume superou em 921 mil toneladas o movimentado em agosto de 2019, o que corresponde a um crescimento de 21,7%. Os dados foram divulgados nesta terça-feira (15) pela Gerência de Planejamento de Negócios da companhia.

Os dois principais portos da Autoridade Portuária - Porto do Rio de Janeiro e Porto de Itaguaí - contribuíram para o resultado positivo. O Porto de Itaguaí movimentou 743 mil toneladas a mais que o mesmo mês do ano anterior, o que corresponde a um aumento de 20,1% no volume de cargas. No Porto do Rio de Janeiro, a alta foi ainda maior, atingindo 31,4%, com 171 mil toneladas a mais que em agosto de 2019.

O bom desempenho observado no mês deveu-se, principalmente, à forte alta nas exportações de minério de ferro pelo terminal da CPBS no Porto de Itaguaí, que atingiu a marca de 1,79 milhões de toneladas, como também em função das exportações de ferro gusa pelo terminal da Triunfo Logística no Porto do Rio de Janeiro com 211 mil toneladas movimentadas em agosto de 2020.

Vale ressaltar que a CDRJ havia registrado o mais alto faturamento recorrente (excluindo receitas extraordinárias) em julho de 2020, tendo atingido a marca de R\$ 53 milhões fruto, sobretudo, do resultado das exportações de minério de ferro pelos terminais da CSN e CPBS no Porto de Itaguaí, em sinergia com uma taxa de câmbio favorável aliada ao elevado preço da commodity no mercado internacional.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 16/09/2020*

## **OUVIDORA DA CDRJ SERÁ MODERADORA EM CONGRESSO DIGITAL PELOS 30 ANOS DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR**

*ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas*

À convite do Ministério da Justiça e Segurança Pública, por meio da Secretaria Nacional do Consumidor, a Ouvidora-Geral da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Danielle Ventura, será mediadora de um dos painéis do 'Congresso de Comemoração dos 30 anos do Código de Defesa do Consumidor e Novas Tendências'. O evento digital acontece nesta quarta-feira (16), às 10h, no Canal do Youtube do Ministério da Justiça.

Danielle, que também é presidente da Associação Brasileira de Ouvidores Seccional do Distrito Federal, mediará o painel sob o tema "Ouvidorias do Consumidor: Transparência e Melhores Práticas". Este painel contará com as palestras do Ouvidor-Geral do Ministério da Justiça, Ronaldo Vieira Bento; do Superintendente do Procon Estadual de Tocantins, Walter Nunes Viana Júnior; e da Ouvidora do Grupo Santander, Monique Bernardes.

O congresso ainda terá outro painel em seguida, às 11h, para discussão do tema "Métodos alternativos de solução de conflitos de consumo". Os interessados em assistir ao congresso devem acessar o link <https://youtu.be/zPCwEMTzSIQ>.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 16/09/2020*

## **TRANSPORTADORAS USUÁRIAS DO PORTO DO RIO DE JANEIRO DEVEM SE CADASTRAR PELO SISTEMA INFORMATIZADO DE ACESSO**

*ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas*

Medida reduz o tempo de espera da permissão de até sete dias para apenas sete horas

Com o sucesso dos testes realizados nos últimos três meses do novo Sistema de Gerenciamento de Acesso Docas (SGAD), que controla o acesso terrestre ao Porto do Rio de Janeiro, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) disponibilizou, desde sexta-feira (11), o cadastro online para as transportadoras pelo site <http://sgad.portosrio.gov.br>.

Com o cadastramento digital das empresas usuárias, os novos acessos passarão a ser controlados de forma informatizada e o processo de permissão será agilizado. Segundo informações da Guarda Portuária, a permissão de acesso, que levava até sete dias para ser emitida a contar do requerimento presencial, passou a ser realizada em apenas sete horas.

Sendo assim, as Cooperativas de Transportes Rodoviários de Cargas (CTC), Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas (ETC) e Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) que desejarem entregar ou retirar cargas do Porto do Rio de Janeiro deverão se cadastrar já de forma informatizada. A medida vale para as empresas usuárias dos terminais arrendados da ICTSI Rio,



Multi-Rio Operações Portuárias S/A, Multi-Car Rio Terminal de Veículos S/A, Triunfo Logística Ltda. e Terminal de Trigo do Rio de Janeiro – Logística S/A.

Os Transportadores de cargas que já possuem cadastros válidos no setor de credenciamento da Guarda Portuária continuarão podendo solicitar as autorizações de acesso ao porto do Rio de Janeiro conforme as instruções publicadas anteriormente até a data de encerramento da validade dos seus cadastros. Já os novos cadastros e as renovações cadastrais dessa categoria de usuários deverão ser realizados obrigatoriamente pelo SGAD. Todos os demais casos e demais categorias de usuários deverão seguir as instruções anteriores para realização de seus cadastros.

No intuito de instruir os usuários no preenchimento dos dados e no envio das documentações obrigatórias no SGAD, foi disponibilizado um manual neste link: [http://www.portosrio.gov.br/downloads/files/manual\\_de\\_instrucao\\_sgad.pdf](http://www.portosrio.gov.br/downloads/files/manual_de_instrucao_sgad.pdf)

Saiba mais sobre o SGAD – Os testes para implantação do SGAD para o controle informatizado do acesso terrestre ao Porto do Rio de Janeiro foram iniciados em junho deste ano. O objetivo é gerar maior eficiência para o porto e todos os envolvidos na cadeia logística de comércio exterior, pois o sistema promove ganhos significativos como mais agilidade, segurança e redução de custos.

Como Autoridade Portuária, a CDRJ definiu as regras e necessidades e validou o SGAD, desenvolvido e doado pelas empresas arrendatárias dos terminais MultiRio, ICTSI Rio e Triunfo Logística, por meio do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Rio de Janeiro (Sindoperj). O processo também teve a participação ativa da Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil) e de representantes do setor de transportes de cargas.

*Fonte : Portal Porto Gente  
Data : 15/09/2020*

## **DOCAS DO RIO SE DESTACA EM LEVANTAMENTO DO MINFRA**

*ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas*

Em levantamento do Ministério da Infraestrutura (MInfra), a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) foi destaque nos dados econômico-financeiros por ter apresentado um desempenho operacional positivo. Na receita bruta de 2019, foi registrado um aumento de 21,5% em comparação a 2018. O resultado líquido decorreu do lucro alcançado de R\$948 milhões no ano passado.

Na EBTIDA (sigla inglesa para 'Lucros antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortização'), a CDRJ reverteu o déficit operacional apresentado em 2018. Os dados do Ministério apontam ainda que o aumento da EBTIDA da CDRJ se justifica pela reversão das provisões relativas às ações judiciais de aproximadamente R\$1 bilhão.

Mesmo com a pandemia, o faturamento da CDRJ não foi fortemente afetado tendo em vista a alta do dólar e do preço do minério de ferro, variáveis que afetam diretamente a Receita auferida. Segundo o diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira: “O faturamento e a cobrança não foram comprometidos e vêm garantindo à companhia a entrada de recursos”.

*Fonte : Portal Porto Gente  
Data : 15/09/2020*

## **ISTOÉ - DINHEIRO**

### **HÁ VISÃO DISTORCIDA SOBRE DESMATAMENTO ILEGAL E QUEIMADAS NA AMAZÔNIA, DIZ MOURÃO**

O vice-presidente da República, Hamilton Mourão, disse nesta quarta-feira, 16, que há uma visão internacional distorcida sobre as queimadas e o desmatamento ilegal na Amazônia. Ele reforçou o compromisso do Executivo com a preservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável, destacando que o governo não esconde ou nega a gravidade da situação.

“Infelizmente, parte do mundo tem por vezes uma visão distorcida sobre o desmatamento ilegal e queimadas na Amazônia. Não negamos ou escondemos informação sobre a gravidade da situação, mas também não aceitamos narrativas simplistas e distorcidas”, disse Mourão durante aula-debate online promovida pelo Núcleo de Estudo Luso-Brasileiro da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

O vice-presidente, que preside o Conselho da Amazônia, afirmou que o desmatamento e as queimadas, além de afetarem o meio ambiente, prejudicam a imagem do País e afetam setores da economia. “Os crimes ambientais deixam nosso país vulnerável a campanhas difamatórias, abrindo caminho para que interesses protecionistas levantem barreiras comerciais injustificáveis contra as exportações do agronegócio”, declarou.

Segundo Mourão, uma abordagem centralizada no combate aos crimes ambientais não é suficiente para a região. Para ele, é preciso também estimular ambiente de negócios que promova a disseminação de “emprego e renda em atividades sustentáveis”, por meio da bioeconomia.

Desde o ano passado, quando o Brasil registrou volumes recordes de desmatamento, o governo passou a ser fortemente pressionado, inclusive pelo agronegócio, para tomar medidas efetivas de combate aos crimes ambientais.

Na terça-feira, 15, uma coalizão formada por 230 organizações e empresas ligadas ao meio ambiente e ao agronegócio encaminhou a Mourão e ao presidente Jair Bolsonaro um documento com seis propostas para deter o desmatamento na Amazônia. Como definiu a própria coalizão, o grupo é “um dos raros foros de diálogo entre o agronegócio e ambientalistas”.

O vice-presidente defendeu a regularização fundiária na região da Amazônia e o desenvolvimento do agronegócio. Ele mencionou ter se reunido nesta quarta com os ministros Ricardo Salles, do Meio Ambiente, e Tereza Cristina, da Agricultura, para tratar do assunto. “Temos que ter agronegócio sustentável, com selo de qualidade demonstrando que nossa produção respeita nossa legislação ambiental.”

### **Mineração**

Mourão também defendeu a regulamentação da atividade de mineração em regiões da Amazônia, incluindo terras indígenas. Em fevereiro, o governo apresentou uma proposta ao Congresso para regulamentar a exploração de recursos minerais, hídricos e orgânicos em reservas indígenas. O vice-presidente lembrou do envio do texto e opinou que o Congresso precisa debater o tema.

O assunto, na visão do vice-presidente, deve ser tratado de “forma objetiva, clara, sem preconceitos e respeitando a legislação ambiental e o direito dos povos indígenas”. “Eu tenho uma visão clara: se a atividade for regulamentada, essa exploração se dará dentro da regra”, disse.

De acordo com ele, uma vez regularizada, com a atividade de mineração a população receberá royalties e o Estado arrecadará imposto. “Enquanto persistir esse estado sem legislação específica, vamos permanecer em um eterno jogo de gato e rato, tendo que combater a

ilegalidade, e essa ilegalidade prosperando na maioria das vezes com a destruição e devastação do meio ambiente”, avaliou.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 16/09/2020*

## **BOLSONARO AGIU 'MUITO BEM' EM EVITAR REDUÇÃO EM PROGRAMAS EXISTENTES, DIZ TEMER**

O ex-presidente Michel Temer afirmou que o atual mandatário Jair Bolsonaro agiu “muito bem” em evitar a redução de valores em programas assistenciais já existentes para viabilizar a criação do Renda Brasil.

Em entrevista à rádio Bandeirantes, Temer afirmou que Bolsonaro precisa encontrar outros meios e modos para elevar o valor concedido através do programa Bolsa Família. “Achei oportuníssimo ideias do presidente de dar aumento muito acima da inflação”, disse Temer que ressaltou os limites orçamentários impostos pelo teto de gastos.

Na quarta-feira, 15, Bolsonaro compartilhou vídeo pelas redes sociais em que afirmou ter sido surpreendido pela possibilidade de congelamento de aposentadorias e cortes em benefícios para viabilizar o Renda Brasil e disse proibir, até 2022, dentro do seu governo, que se fale no programa. Relatou também que dará “cartão vermelho” a quem propuser cortes em aposentadoria.

Segundo Temer, Bolsonaro “teve a reação que é comum nele: uma reação imediata”. “E a reação imediata neste particular foi útil porque não se pode pensar em onerar aqueles que já são onerados historicamente no nosso país: aposentados, que ganham pouco, deficientes etc.”, afirmou o ex-presidente.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 16/09/2020*



**EXTRA ONLINE**

## **VALE PREVÊ CRIAR 'BUFFERS' DE CAPACIDADE PARA GARANTIR PRODUÇÃO DE 400 MI T/ANO**

*Por Luciano Costa*

SÃO PAULO (Reuters) - A mineradora Vale, que trabalha para recuperar nos próximos anos sua capacidade de produção de 400 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, projetou em apresentação nesta quarta-feira que deverá alcançar capacidade de 450 milhões de toneladas no "futuro", sem detalhar.

No material divulgado ao mercado, preparado para evento com analistas e investidores, a Vale apontou que tem como objetivo a "criação de 'buffers' para trazer estabilidade de produção".

A empresa disse que "criará 'buffers' de capacidade para garantir produção de 400 milhões de toneladas por ano", destacando ainda que o plano "reforça sua flexibilidade".

A apresentação não detalhou prazos para atingimento dos 450 milhões de toneladas anuais em capacidade.

A Vale opera atualmente com 318 milhões de toneladas/ano, segundo o material, após medidas de segurança na sequência do rompimento de barragem da companhia em Brumadinho (MG) em janeiro passado terem impactado operações de diversos de seus ativos.

No final de julho, executivos da Vale disseram que a companhia tinha um "plano claro" para retomar os 400 milhões de toneladas em capacidade em 2022, com o gradual restabelecimento da produção em minas.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 16/09/2020*

## **BANCO ABC BRASIL ACERTA COM BID INVEST LINHA DE R\$525 MI EM SOCIAL BONDS**

*Por Aluisio Alves*

SÃO PAULO (Reuters) - O banco ABC Brasil anunciou nesta quarta-feira que acertou com o BID Invest a emissão de 525 milhões de reais em letras financeiras, recursos que serão usados para empréstimos a empresas médias e pequenas e negócios ligados à área de saúde, no primeiro social bond de um banco privado no país.

Os recursos, com prazo de cinco anos, serão a empresas do Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país, ou de outras regiões, mas que tenham obtido empréstimo durante a pandemia da Covid-19, e organizações de saúde de qualquer porte.

Segundo o vice-presidente de banco de investimentos do Banco ABC Brasil, José Laloni, com a operação o ABC Brasil espera ampliar sua carteira para empresas com receita anual entre 30 milhões e 250 milhões de reais e instituições da área de saúde.

"Este vai ser um recurso adicional de liquidez para empresas de menor porte que foram mais severamente afetadas pela crise", disse Laloni à Reuters.

O anúncio vem enquanto entidades representativas de empresas médias e pequenas no país inteiro reclamam que não têm tido acesso a financiamento na rede bancária ou de linhas emergenciais providas pelo governo federal para amparar negócios atingidos na esteira da recessão provocada pela pandemia.

Este é o primeiro bond temático comprado no Brasil pelo BID Invest, braço do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). A entidade já fez operações similares no Peru, na Colômbia e no Panamá, para apoiar negócios liderados por mulheres ou empresas atingidas pelos efeitos da pandemia.

Segundo Gema Sacristán, diretora de investimentos do BID Invest, a transação com o ABC Brasil tinha sido planejado inicialmente para ser um 'green bond', com temática mais voltada para projetos ambientalmente responsáveis, mas mudou para a causa social diante dos efeitos recessivos da Covid-19.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 16/09/2020*

## **SANTOS BRASIL ANUNCIA OFERTA DE AÇÕES E ESPERA PRECIFICAR EM 24/09**

*Por Paula Arend Laier*

(Reuters) - A Santos Brasil aprovou oferta primária com esforços restrito de até 260,118 milhões de ações, que espera precificar em 24 de setembro, segundo fato relevante à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) nesta terça-feira.

Considerando o preço de fechamento da ação na véspera, de 5,19 reais, a operação pode movimentar até 1,35 bilhão de reais.

A companhia disse que pretende utilizar os recursos para participar em novos arrendamentos de ativos portuários e verticalizar e integrar a cadeia logística portuária a partir da plataforma da



Santos Brasil Logística, bem como ampliar a participação na movimentação brasileira de contêineres.

Os coordenadores são BTG Pactual, Morgan Stanley, XP e Goldman Sachs.

A oferta, aprovada pelo conselho de administração da companhia na segunda-feira, prevê a distribuição primária inicial de 192.680.000 papéis, que pode ser acrescida em 35% (67.438.000 ações) para atender eventual excesso de demanda.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 16/09/2020*



## **GOVERNO DIZ QUE ADOÇÃO DE 5G OBEDECERÁ CRITÉRIO DE 'SOBERANIA, SEGURANÇA E CUSTO'**

O governo brasileiro sofre pressões dos Estados Unidos para vetar a participação da chinesa Huawei na implantação das novas redes de 5G

O secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, Carlos da Costa, disse nesta terça-feira (15/09), que a adoção do 5G no Brasil obedecerá critérios de "soberania, segurança e custo". O governo brasileiro sofre pressões dos Estados Unidos para vetar a participação da chinesa Huawei na implantação das novas redes de 5G, cujo leilão de espectro ainda não tem data para ocorrer. "Vamos avançar com a tecnologia 5G, levando em consideração a soberania do país, a segurança das informações e o custo dessa expansão. Esse trinômio é importante para todas as nossas decisões", afirmou o secretário, em participação no Painel Telebrasil 2020.

Costa avaliou que a transformação digital das empresas - impulsionada pela necessidade de trabalho remoto durante a pandemia - exigirá o aumento dos investimentos das empresas de telecomunicações nos próximos anos. O secretário destacou a aprovação do novo marco das telecomunicações e a regulamentação da lei de antenas pelo governo de Jair Bolsonaro. "Isso vai destravar bilhões de reais em investimentos já neste ano.

O Brasil tem um potencial gigantesco de expansão do 4G e depois no 5G", completou. Costa voltou a prometer medidas para acelerar a adoção da internet das coisas, inteligência artificial e outras inovações pelo setor privado. "Estamos trabalhando na revisão de vários tributos que hoje inviabilizam a expansão em larga escala da internet das coisas", concluiu.

*Fonte : Epoca Negócios*

*Data : 16/09/2020*

## **GUEDES: PAÍS É UMA DAS PRIMEIRAS ECONOMIAS A SE RECUPERAR DO IMPACTO DA PANDEMIA**

Ele citou o setor de construção civil, que, disse, aumentou o número de empregos durante a crise, de 55 mil para 61 mil trabalhadores

O ministro da Economia, Paulo Guedes, voltou a afirmar que o Brasil é uma das primeiras economias do mundo a se recuperar do impacto da pandemia de coronavírus, em evento online da Confederação Nacional de Municípios (CNM). Ele citou o setor de construção civil, que, disse, aumentou o número de empregos durante a crise, de 55 mil para 61 mil trabalhadores. "E menos de 10 mortes. Houve preservação de vidas e empregos.



[https://s2.glbimg.com/XAEgla\\_OKsQmnHBSUkpR3EezrHo=/620x430/e.glbimg.com/oq/ed/f/original/2020/03/31/economia\\_paulo\\_guedes\\_covid-19\\_coronavirus3103201279\\_0.jpg](https://s2.glbimg.com/XAEgla_OKsQmnHBSUkpR3EezrHo=/620x430/e.glbimg.com/oq/ed/f/original/2020/03/31/economia_paulo_guedes_covid-19_coronavirus3103201279_0.jpg)

*O ministro da Economia, Paulo Guedes (Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil)*

Foram criados protocolos."Guedes ainda afirmou que o presidente Jair Bolsonaro tem dito que quer descentralizar decisões de meio ambiente e saneamento para Estados e municípios. Segundo o ministro, os Estados e municípios terão participação

ativa na retomada do crescimento e na "reativação da fronteira de investimentos", principalmente diante do novo marco do saneamento, do choque do gás e de novas regulamentações do setor elétrico, de logística e da cabotagem. "Os prefeitos vão decidir em leilões de saneamento, de concessões, se querem empresas públicas ou privadas."

*Fonte : Epoca Negócios*

*Data : 16/09/2020*

## **ECONOMIA DO BRASIL CRESCE 2,15% EM JULHO E FICA ABAIXO DO ESPERADO, MOSTRA ÍNDICE DO BC**

Esse é o terceiro resultado positivo, mostrando desaceleração ante o crescimento de 5,3% em junho, em dado revisado pelo BC após alta de 4,9% informada antes

O Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br), considerado sinalizador do Produto Interno Bruto (PIB), teve alta de 2,15% em julho em relação ao mês anterior, informou o BC.

A economia brasileira iniciou o terceiro trimestre com crescimento pelo terceiro mês seguido em julho, mas abaixo do esperado diante da reabertura da atividade em meio à pandemia e medidas de auxílio do governo, após contração recorde no segundo trimestre,

O Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br), considerado sinalizador do Produto Interno Bruto (PIB), teve alta de 2,15% em julho em relação ao mês anterior, informou o BC.

Esse é o terceiro resultado positivo, mostrando desaceleração ante o crescimento de 5,3% em junho, em dado revisado pelo BC após alta de 4,9% informada antes.

O resultado ficou ainda bem abaixo da expectativa em pesquisa da Reuters de avanço de 3,40% na comparação mensal.

A economia vem apresentando recuperação gradual após ser paralisada em março e abril devido às medidas de contenção do coronavírus. O Produto Interno Bruto teve contração recorde de 9,7% no segundo trimestre sobre o primeiro, segundo dados do IBGE.

Entretanto, a cautela ainda prevalece diante da continuidade das infecções no país, bem como a redução do auxílio emergencial fornecido pelo governo, em um país com desemprego alto.

O caminho ainda é longo, com o IBC-Br apresentando em julho contração de 4,89% na comparação com o mesmo mês de 2019. No acumulado em 12 meses, o índice teve queda de 2,90%, segundo números observados.

Em julho, a indústria brasileira registrou aumento da produção pelo terceiro mês seguido e acima do esperado, de 8,0% sobre junho, mas permanece 6% abaixo do nível visto antes das paralisações.

O setor varejista brasileiro continuou em expansão em julho, com aumento de 5,2% das vendas e no ritmo mais forte para o mês na série histórica.

Já o volume de serviços cresceu 2,6% no mês na comparação mensal, mas iniciou o terceiro trimestre abaixo das expectativas e ainda longe de recuperar as perdas em razão da pandemia de coronavírus.

O governo estima que o PIB vai contrair 4,7% neste ano, no que seria o pior resultado da série histórica, e crescerá 3,2% em 2021.

Já o mercado prevê recuo da economia de 5,11% em 2020 e avanço de 3,50% em 2021, segundo a pesquisa Focus do BC divulgada nesta segunda-feira.

*Fonte : Epoca Negócios*

*Data : 16/09/2020*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **AGRICULTURA E ECONOMIA DIVERGEM SOBRE ESPECIFICAÇÃO DO DIESEL VERDE**

*Por Gabriel Chiappini e Gustavo Gaudarde 16 de setembro de 2020*

*Em Combustíveis, Transição energética*

A consulta pública da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) sobre a especificação do diesel verde (HVO) no Brasil gerou um racha no governo, opondo, de um lado, a equipe econômica e áreas ligadas ao setor de energia, contra o Ministério da Agricultura e setores próximos dos produtores agropecuários.

É a antecipação do debate sobre como o diesel verde será inserido no mercado. As contribuições foram recebidas até o último dia 2, e audiência ocorrerá na quinta (17).

O principal ponto de desacordo entre os grupos é o entendimento da ANP que considera o diesel verde como um biocombustível diferente do biodiesel, e propõe sua inclusão em uma mistura ternária, mantendo o teor obrigatório de biodiesel na mistura ao diesel, que hoje é de 12% (B12) – tema indiretamente discutido na proposta.

“O diesel verde produzido a partir das rotas descritas no art. 2º pode ser adicionado ao diesel A para formulação do diesel B, em qualquer proporção, resguardado o teor compulsório de biodiesel na mistura ternária composta por diesel A, diesel verde e biodiesel, podendo a mistura resultante ser destinada a veículos dotados de motores do ciclo Diesel, de uso rodoviário”, diz a proposta de resolução da ANP.

Conta com a aprovação do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), e das associações de produtores de biodiesel Ubrabio e Aprobio.

Para a Agricultura, precisa constar na resolução que “o diesel verde deverá ser fabricado preferencialmente a partir de matérias primas produzidas pela agricultura familiar”.

#### **Economia vê barreiras à concorrência**

Já o Ministério da Economia entende que a proposta regulatória da ANP impõe barreiras à entrada do diesel verde no mercado

“Isso porque veda o diesel verde de competir com os demais tipos de biodiesel que compõem parte da mistura obrigatória com o Diesel A (...) A minuta de resolução propõe que o diesel verde deve competir apenas com o diesel A”, diz a nota do Ministério da Economia.

Para a equipe econômica, a competição do diesel verde com o biodiesel contribuiria para amenizar as falhas de competição no segmento renovável e poderia, inclusive, aproximar o custo do biodiesel ao do óleo diesel A. Hoje, o biocombustível é cerca de 60% mais caro em relação ao fóssil.

“Sugere-se que a regulamentação: i) permita que o diesel verde concorra com tipos diferentes de biodiesel; ii) incentive a concorrência entre diferentes tipos de tecnologias na produção do biodiesel; e (iii) permita que o mercado revele o combustível mais eficiente e aderente às preferências do consumidor”, concluiu.

A contribuição da Economia partiu da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade, que elaborou uma nota técnica (.pdf) sobre o assunto.

***Associação de produtores concorda que diesel verde é um novo biocombustível, tanto que poderia substituir 100% o diesel fóssil.***

Para a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), o diesel verde deve ser adicionado ao diesel A para formulação do diesel B, em qualquer proporção.

“Sugere-se a exclusão do trecho: resguardado o teor compulsório de biodiesel na mistura ternária composta por diesel A, diesel verde e biodiesel”, propôs a EPE.

Além disso, a Empresa sugeriu a retirada do termo “mistura ternária”, mantendo somente o termo mistura ou diesel B, o que permitiria a substituição total do diesel pelo diesel verde, sem obrigatoriedade de mistura ao biodiesel.

A Aprobio também defende substituição do óleo diesel, porém, desde que se mantenha a mistura obrigatória do biodiesel. A associação “entende que o “diesel verde” é um novo biocombustível, que pode substituir totalmente a fração fóssil (diesel A)”, disse a associação.

A Ubrabio solicitou a inclusão da definição de biodiesel, “deixando clara a diferença entre biodiesel e diesel verde”.

“A minuta de resolução produzida pela ANP está tecnicamente muito bem redigida e embasada por uma Nota Técnica que contempla com precisão o “estado da arte” das descrições científicas e tecnológicas dos processos de produção de diesel verde e suas especificações”, concluiu a Ubrabio.

## **Diesel parafínico**

A Petrobras quer a inclusão do termo “diesel parafínico” e não apenas de “diesel verde” na resolução e, portando, a adequação da proposta para contemplar a alternativa.

O IBP, que representa produtores de petróleo e recentemente criou a Associação Brasileira de Downstream, entende que é preciso equiparar a utilização do diesel verde, incluindo o biodiesel de base parafínica, tanto para a substituição do diesel A (puro, de petróleo) quanto do biodiesel de base éster (convencional) no produto final, o diesel B.

Diz o IBP que é preciso “considerar tanto o biodiesel de base parafínica quanto o biodiesel base éster para atendimento ao teor compulsório de biodiesel presente na formulação do diesel B”.



Atualmente, a legislação prevê para este ano a mistura obrigatória de 12% – que chegou a ser reduzida em função de desbalanços do mercado – e a elevação até 15%, em 2023.

Para o IBP, a melhor alternativa é substituir o termo “diesel verde” por “diesel parafínico” e prever o enquadramento de diversas alternativas de produção do combustível.

“Importante também prever a utilização do produto proveniente da rota de coprocessamento para atendimento do mandato de biodiesel, sem restrições”, afirmou a associação, que sugere a inclusão de “coprocessamento de óleo diesel mineral com óleo vegetal, gordura animal, ácidos graxos, óleo de algas e/ou resíduos como, por exemplo, óleo de cozinha usado, em unidade de hidrotreatamento” na regulamentação do setor.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias*

*Data : 16/09/2020*

## **DIESEL RENOVÁVEL: MENORES EMISSÕES E MELHOR DESEMPENHO DOS MOTORES, POR RICARDO PINTO**

*Em Artigos e opinião, Combustíveis, Transição energética*

A evolução dos combustíveis automotivos sempre aconteceu acompanhada do desenvolvimento de novas tecnologias veiculares com o objetivo final de melhorar a qualidade do ar. Nessa avaliação, devem ser considerados dois aspectos importantes: a redução da emissão dos gases causadores do efeito estufa, como o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), e a redução da poluição local, como, por exemplo, as emissões de óxidos de nitrogênio, que podem provocar doenças respiratórias, e de aldeídos, que levam à formação de ozônio na atmosfera.

No caso dos biocombustíveis, a sua evolução também segue os mesmos princípios. O uso de matérias primas renováveis permite a remoção de carbono da atmosfera e esse aspecto deve ser avaliado pelas metodologias de Análise de Ciclo de Vida (ACV), considerando as emissões do “berço ao túmulo” para que essa descarbonização seja efetiva.

Da mesma forma, o impacto dos biocombustíveis na poluição local levou o mundo a grandes desenvolvimentos nessa área.

Se considerarmos os motores de ignição por compressão (ciclo diesel), a preocupação com a utilização de combustíveis renováveis nasceu junto com o motor. O próprio inventor, Rudolph Diesel, apresentou seu motor ao mundo, na Feira de Paris em 1900, utilizando óleo de amendoim.

***Com a evolução dos motores, a molécula de óleo vegetal começou a se mostrar inadequada devido às suas características como tamanho, viscosidade, presença de átomos de oxigênio e duplas ligações.***

A evolução dos motores levou à necessidade de desenvolvimento desse combustível, devido ao aumento da formação de borras no armazenamento e nos motores, que levou a entupimentos de filtros e bombas de combustíveis, além das emissões de acroleína, produto carcinogênico derivado da queima incompleta de óleos vegetais.

Em 1937, George Chavanne obteve a primeira patente na Bélgica realizando a transformação química de óleos vegetais em reação com metanol, criando um produto mais adequado aos motores da época e que foi chamado de biodiesel.

O biodiesel base éster foi o primeiro tipo de biodiesel a ser introduzido na matriz de combustíveis e, mesmo tendo uma parcela de combustível fóssil na sua molécula (oriunda do metanol), serviu de referência como biocombustível durante décadas.

A evolução da tecnologia de motores no século XXI voltou a exigir novas evoluções dos combustíveis para atendimento aos limites de emissões cada vez mais restritivos. Os veículos

passaram a ter folgas menores entre pistão e cilindros, filtros mais restritivos, recirculação do combustível dentro do motor e a utilizar catalisadores para o tratamento e redução das emissões dos gases gerados na combustão.

O óleo diesel mineral passou a ter um máximo de 10 mg/kg de enxofre (S10) e menor densidade para garantir uma queima otimizada com menor emissão de poluentes.

Essas mudanças também evidenciaram as limitações do biodiesel base éster utilizado no país, devido a características inerentes às suas moléculas e aos contaminantes inseridos e não removidos em seu processo de produção que podem trazer problemas aos veículos atuais.

Por exemplo, a sua baixa estabilidade térmica é incompatível com a recirculação do combustível que ocorre nos sistemas “common-rail” atuais visando ao aumento da eficiência energética dos veículos (para menores emissões de CO<sub>2</sub>).

Além disso, os teores de glicerinas presentes no biodiesel base éster causam depósitos em bombas, bicos injetores e filtros dos veículos.

O mais grave dos problemas deve-se aos contaminantes metálicos presentes e sua incompatibilidade com os catalisadores de tratamento dos gases de exaustão, inviabilizando o uso das tecnologias conhecidas atualmente para atender aos requisitos de emissões que entrarão em vigor, em 2022/2023, com a fase P8 do PROCONVE (Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores), do CONAMA (Conselho Nacional do Meio-Ambiente).

***Devido a essas limitações, na Europa, o limite máximo para o biodiesel base éster no óleo diesel rodoviário é de 7 % em volume, enquanto, nos Estados Unidos, esse limite é de 5%.***

A partir da constatação dessas limitações do biodiesel base éster, surgiu a necessidade de mais uma etapa na evolução dos biocombustíveis para motores do ciclo diesel.

A hidrogenação de óleos vegetais e gorduras animais começou a ser estudada no final do século XX como alternativa para solucionar os problemas já identificados no biodiesel base éster, uma vez que o processo de hidrogenação remove as duplas ligações, os átomos de oxigênio e os contaminantes (glicerinas e metais).

Com a evolução do processo, passou-se a tratar diretamente os óleos vegetais e gorduras animais e a gerar um produto parafínico semelhante ao óleo diesel mineral em sua constituição e muito mais adequado aos motores que trabalham no ciclo diesel.

A hidrogenação direta do óleo vegetal permite a redução de etapas de processos e de custos de produção e ainda evita a utilização do metanol de origem fóssil na produção.

Existem outros tipos de biodiesel base parafínica (ou diesel renovável ou diesel verde), mas o produto obtido por hidrogenação, conhecido mundialmente como HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), é o biocombustível que mais cresce no mundo, sendo obtido a partir de matérias primas 100% renováveis, o que é uma vantagem em relação ao biodiesel base éster para a descarbonização da atmosfera.

O HVO, também conhecido por Diesel Parafínico Renovável ou Biodiesel Base Parafínica ou Diesel Verde, apresenta elevado número de cetano, propriedade que mede a qualidade de ignição em motores diesel, e inúmeras vantagens em termos ambientais em relação ao biodiesel base éster como, por exemplo, a redução das emissões de óxidos de nitrogênio, maior estabilidade a estocagem e maior estabilidade térmica.

Além disso, o HVO é compatível com as tecnologias veiculares necessárias ao cumprimento aos requisitos de emissões definidos para a fase P8 do PROCONVE.

A produção do HVO traz ainda uma vantagem adicional, pois ela pode ser associada à produção do bioquerosene de aviação.

A OACI (Organização da Aviação Civil Internacional) criou um programa para a redução até 2050 de 50 % das emissões de gases de efeito estufa relativas ao ano de 2005. A utilização de biocombustíveis de aviação é muito importante para o sucesso desse programa, que será obrigatório para todos os países membros da OACI, como o Brasil, a partir de 2027.

Existem ainda outros tipos de biodiesel base parafínica em desenvolvimento, como os obtidos por fermentação de açúcares, oligomerização de álcoois ou construção de cadeias de hidrocarbonetos a partir de biomassa gaseificada.

O uso do HVO e de outros tipos de biodiesel base parafínica já é reconhecido na legislação nacional, conforme a lei 11.097 de 2005. A etapa final para seu uso é a regulamentação pela ANP que está em andamento na Consulta Pública chamada de “diesel verde”.

***A competição entre os tipos de biodiesel (base éster e base parafínica) certamente faria com que a sociedade em geral, e principalmente os consumidores, pudessem usufruir das vantagens do diesel renovável sem sentir no bolso.***

O reconhecimento e a inclusão de todos os tipos de biodiesel base parafínica no cumprimento do mandato de biodiesel no óleo diesel, em respeito à legislação vigente, será um marco na redução das emissões de gases de efeito estufa nos transportes permitindo a introdução no país das tecnologias veiculares necessárias para o atendimento à fase P8 do PROCONVE.

Adicionalmente, terá impacto importante no aumento da concorrência entre os biocombustíveis para o ciclo diesel, o que deverá levar ao desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, redução de custos e benefícios para os consumidores e o meio ambiente.

Ricardo Pinto é engenheiro químico e doutor em engenharia química pela UFRJ. Ingressou na Petrobras em 1985 e trabalhou por 20 anos no Centro de Pesquisas da companhia no desenvolvimento de processos de refino e de combustíveis. Em seguida, coordenou a formação dos novos engenheiros de processamento na Petrobras por 8 anos na Universidade Petrobras. Atualmente, é Consultor Sênior e atua em desenvolvimento de produtos na área de Marketing da Petrobras.

*Fonte : Agência EPBR de Notícias  
Data : 16/09/2020*

## **POR QUE O “DIESEL VERDE” DA PETROBRAS NÃO É VERDE, POR DONATO ARANDA E DONIZETE TOKARSKI**

*Em Artigos e opinião, Combustíveis, Transição energética*

O processo HBIO desenvolvido em 2006 dentro do Cenpes-Petrobras é uma tecnologia de “coprocessamento”. No coprocessamento, parte-se de uma mistura contendo altos teores de diesel fóssil bruto (tipicamente 95%) e apenas 5% de óleo vegetal.

Nesse processamento, denominado nas refinarias de HDT (hidrotratamento) trabalha-se com hidrogênio em altas temperaturas e pressões, na presença de catalisador.

Tipicamente, os 5% de óleos vegetais são transformados em apenas 4% de parafinas nesta etapa. Chamar um produto que contém apenas 4% de origem renovável e 96% de origem fóssil como “diesel verde” ou mesmo de “diesel renovável” é uma mistificação que não contribui para o desenvolvimento de um ecossistema energético, nem para uma política séria de descarbonização.

Pelo contrário, caracteriza uma atitude oportunista de empurrar para a sociedade um retrocesso ao uso crescente de biocombustíveis.

O Brasil foi pioneiro no uso de biocombustíveis da década de 1970, com o Programa Pró-Álcool, e já é o segundo maior produtor de biodiesel do mundo.

Mais do que um biocombustível avançado, o biodiesel é um agente de redução de internações hospitalares e mortes prematuras por problemas respiratórios.

A cadeia de valor do biodiesel é responsável por milhares de agricultores familiares fornecedores de matéria-prima para as indústrias do setor, representando, assim, um dos maiores programas de inclusão social do Brasil.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) possui um comitê dedicado à discussão do Diesel Verde (em consulta pública) e qualquer tipo de coprocessamento de matérias-primas renováveis com combustíveis fósseis é, acertadamente, desconsiderada.

A Ubrabio vê com muita preocupação essa atitude da Petrobras.

Os biocombustíveis representam um patrimônio para o país. O uso indevido da designação “verde” ou “renovável” é desconstrutivo para o debate sobre descarbonização dos combustíveis e ameaça não só a credibilidade do Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel (PNPB), já consolidado como uma política de Estado, e do RenovaBio, como também traz prejuízos a essa nova indústria que tenta nascer no Brasil: do HVO (o verdadeiro diesel verde, cuja principal matéria-prima é a biomassa) e do bioquerosene.

A própria Petrobras, em 2006, quando lançou pela primeira vez esse projeto de produção de diesel coprocessado com óleo vegetal, batizado de HBIO, o definia como “processo tecnológico desenvolvido pela Petrobras para produção de diesel nas refinarias convencionais, utilizando a mistura de petróleo com óleos vegetais”.

***Reparem que, em nenhum momento, as palavras “verde”, “renovável”, ou mesmo, “biocombustível” aparecem.***

Isso porque não podemos chamar de verde um combustível cuja redução de emissões é irrelevante perto da proporcionada pelo biodiesel.

No coprocessamento do diesel de petróleo com 5% de óleo de soja, a redução de emissões de gases de efeito estufa é de 2,8% em relação ao diesel fóssil puro. Em comparação, o biodiesel de soja reduz 70%.

Além da questão da sustentabilidade ambiental, outros questionamentos devem ser feitos à Petrobras e sua tentativa de mudar o conceito de “biodiesel” ou “diesel verde” para incluir o seu produto.

Por exemplo, como fica a inclusão da agricultura familiar?

O PNPB é hoje o maior programa de transferência de renda para a agricultura familiar no Brasil, por meio do Selo Combustível Social. Não existe no mundo uma política paralela de inclusão produtiva nestes moldes – 99% do volume de biodiesel que é comercializado nos leilões públicos é proveniente de produtores que adquirem parte da matéria-prima de agricultores familiares.

**Dando nome aos “bios”**



O biodiesel é definido na Lei 11.097/2005 como um “biocombustível derivado de biomassa renovável para uso em motores a combustão interna (...) ou (...) para geração de outro tipo de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil”.

É regulamentado pela Resolução ANP nº 45/2014 como “combustível composto de alquil ésteres de ácidos carboxílicos de cadeia longa”.

Os principais polos produtores de biodiesel, tais como os EUA, Europa, Indonésia e Canadá conceituam biodiesel como FAME – Fatty Acid Methyl Esters.

Já o conceito “biodiesel base hidrocarboneto parafínico”, como proposto pela Petrobras na consulta pública sobre diesel verde, não encontra respaldo técnico na literatura nem nas normas legais.

Assim como não pode ser enquadrado como biodiesel, o produto da petrolífera também não encontra lugar na especificação proposta pela minuta da ANP, que define o diesel verde como combustível a ser produzido a partir das seguintes rotas:

“I – hidrotratamento de óleo vegetal e animal; II – gás de síntese proveniente de biomassa; III – fermentação do caldo de cana-de-açúcar; e IV – oligomerização de álcool etílico (etanol) ou isobutílico (isobutanol)”.

O produto da Petrobras foi patenteado em 2005 como “processo para a hidroconversão de óleos vegetais campo da invenção” e depois, em 2009, como “processo para a hidrotratamento de óleo de biomassa diluído em corrente de refino de petróleo”, logo, cientificamente, não corresponde ao verdadeiro conceito de diesel verde, por ser produzido predominantemente a partir de petróleo.

O que a Petrobras tenta fazer é reduzir o espaço de consulta pública proposto pela ANP, diante de uma demanda legítima de introdução de novos biocombustíveis na nossa matriz energética, a uma discussão sobre sua patente, em um movimento que vai aumentar a concentração de mercado pelo agente dominante – no caso, ela mesma.

Esse movimento vai na contramão do que o Brasil precisa. Diferente do que vem sendo alegado por agentes do governo, o avanço da Petrobras – que já detém cerca de 80% do mercado de diesel no Brasil – sobre o mandato de biodiesel, ao invés de “aumentar a concorrência” vai aumentar o monopólio da estatal sobre o mercado de combustíveis, em conflito com a política liberal defendida pelo governo brasileiro.

Por fim, cabe ressaltar que a Ubrabio é favorável ao desenvolvimento da indústria do verdadeiro diesel verde no Brasil, no conceito de biorrefinarias, onde no mesmo processo é produzido também o bioquerosene de aviação e outros produtos da química verde que vão contribuir imensamente para a descarbonização da nossa economia, aproveitando nosso potencial produtivo e diversidade de oferta de matérias-primas renováveis.

Entretanto, esse tema precisa passar pela discussão da sociedade de forma mais ampla, como foi a introdução dos outros biocombustíveis na matriz, por meio da aprovação de um marco legal que envolveu sociedade, Poder Executivo e Legislativo no debate.

Até hoje, todo avanço no percentual de mistura de biodiesel, por exemplo, precisou passar pelo Congresso Nacional.

A minuta de resolução tal como proposta pela ANP é um primeiro passo neste sentido, pois reconhece a diferença entre os combustíveis, mas não pode ser subvertida para atender os interesses de um único agente econômico.

O próximo passo deverá ser a construção de um marco regulatório, como a Ubrabio vem defendendo já há algum tempo, que permita a inserção de dois novos biocombustíveis na nossa matriz energética: o diesel verde (HVO) e o bioquerosene.

Donato Aranda é consultor técnico da Ubrabio (União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene) e professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Donizete Tokarski é diretor superintendente da Ubrabio

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 16/09/2020



## JORNAL O GLOBO – RJ

### APÓS VETAR RENDA BRASIL, BOLSONARO AUTORIZA ESTUDOS PARA NOVO PROGRAMA SOCIAL, DIZ RELATOR DO ORÇAMENTO

Senador Marcio Bittar (MDB-AC) se reuniu com presidente e diz que apresentará proposta semana que vem

Por Marcello Corrêa e Victor Farias



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24635060-a94-277/FT1086A/652/xmarcio-bittar.jpg.pagespeed.ic.sV76fqBNxG.jpg>

O senador Marcio Bittar (MDB-AC) Foto: Geraldo Magela / Geraldo Magela/Agência Senado

estudos sobre o Renda Brasil.

BRASÍLIA - O relator do Orçamento, senador Marcio Bittar (MDB-AC), disse nesta quarta-feira que recebeu autorização do presidente Jair Bolsonaro para avançar na criação de um novo programa social, mesmo após o veto no governo a

A declaração foi dada por Bittar após um encontro com Bolsonaro nesta manhã. Na véspera, o presidente criticou as propostas da equipe econômica que previam o congelamento de aposentadorias para financiar o novo benefício.

— Tomei café da manhã com o presidente da República e fui solicitar ao presidente se ele me autorizava a colocar dentro do Orçamento a criação de um programa social que possa atender milhões de brasileiros que foram identificados ao longo da pandemia e estavam fora de qualquer programa social. O presidente me autorizou — disse o senador.

O parlamentar, também relator da proposta de emenda à Constituição (PEC) do pacto federativo, que trata de medidas de ajuste fiscal, não quis dizer como o programa será financiado. Segundo ele, a proposta fechada será apresentada semana que vem.

— Não adianta agora a gente especular da onde que vai cortar, mas estou autorizado pelo presidente, ele me deu sinal verde e a partir de agora vou conversar com os líderes do governo no Senado e na Câmara, conversar com a equipe econômica, mas a semana que vem a ideia é apresentar um relatório que tenha as PECs e também a criação desse programa — afirmou.

Em entrevista ao GLOBO na semana passada, Bittar defendeu o congelamento do salário mínimo por dois anos — medida semelhante a proibição de reajustes de aposentadorias e pensões, criticada por Bolsonaro.

Questionado sobre como a proposta poderia avançar após o presidente negar qualquer medida que afete mais pobres, o senador disse que divergências fazem parte da democracia:

— A política é assim, não é só o que eu quero, não é só o que quer o outro senador, é isso. Regime que tem uma palavra só não é democracia, então é isso, a política é isso.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/09/2020

## FATURAMENTO DA AGROPECUÁRIA CRESCERÁ 13,7% COM AUMENTO DOS PREÇOS DOS ALIMENTOS, DEMANDA CHINESA E CÂMBIO

Setor terá receita recorde de R\$ 823,3 bilhões, puxado por soja, arroz, café e trigo

Por Eliane Oliveira



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24632094-dfd-d1c/FT1086A/652/x65742297\\_EC13-03-2017Homens-trabalham-no-navio-Kypros-sendo-abastecido-de-soja-no-terminal-T.jpg.pagespeed.ic.SGky-n0TMR.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24632094-dfd-d1c/FT1086A/652/x65742297_EC13-03-2017Homens-trabalham-no-navio-Kypros-sendo-abastecido-de-soja-no-terminal-T.jpg.pagespeed.ic.SGky-n0TMR.jpg)

Navio sendo abastecido de soja no Porto de Santos Foto: Paulo Whitaker/Reuters / Agência O Globo

BRASÍLIA — O faturamento do setor agropecuário deve crescer 13,7% este ano em relação a 2019, atingindo a cifra recorde de R\$ 823,3 bilhões, segundo estimativa divulgada, nesta quarta-feira, pela Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Os principais fatores que sustentam essa projeção de alta do chamado Valor Bruto da Produção (VBP) são os aumentos dos preços dos alimentos, a alta demanda chinesa e a valorização do real frente ao dólar.

O aumento da receita obtida "da porteira para dentro" vai contribuir para que o Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio apresente uma expansão de 3,5% este ano. Esse percentual deve ser revisto para cima, até o fim desta semana, pela CNA. Enquanto isso, a equipe econômica do governo projeta uma queda de 4,7% do PIB brasileiro em 2020, devido à desaceleração da economia, fortemente afetada pela pandemia de Covid-19.

A CNA espera uma alta de 18% na receita dos agricultores, com faturamento de R\$ 531,6 bilhões. O resultado será puxado, principalmente, pela soja, que terá uma receita 23,8% maior em 2020, com incremento de 4,3% na produção e 18,7% nos preços. Outros destaques são o arroz, o café arábica e o trigo, que terão uma expansão de 33,9%, 51% e 59% do VBP.

Já o VBP pecuário deve crescer 6,6%, com receita de R\$ 291,7 bilhões. De acordo com a Confederação, os incrementos de produção e preços de ovos e suínos e de preços da carne bovina devem garantir um acréscimo próximo a R\$ 17,9 bilhões no faturamento da atividade pecuária "dentro da porteira".

A baixa disponibilidade de animais para o abate, que deve reduzir a produção de carne bovina em aproximadamente 3,6% em 2020, tem, por outro lado, sustentado preços elevados para a arroba do boi gordo em média 17,8% acima do patamar de 2019.

Apesar do bom resultado da pecuária, o faturamento bruto das atividades de frango e de leite deve apresentar queda de 3,7% e 4,3%, respectivamente.

As estimativas da CNA estão baseadas nos dados de preço e produção disponíveis até agosto de 2020.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/09/2020

## DESMATAMENTO: MOURÃO QUER LEVAR EMBAIXADORES EUROPEUS À AMAZÔNIA EM OUTUBRO

Governo recebeu carta de oito países da Europa afirmando que aumento no desmatamento dificulta a compra de produtos brasileiros por consumidores europeus

Por Victor Farias



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24642951-fa8-3bd/FT1086A/652/xmourao.jpg.pagespeed.ic.HQmohM-4IB.jpg>

*O vice-presidente da República, Hamilton Mourão: convite a embaixadores. Foto: Romério Cunha / Agência O Globo*

BRASÍLIA — Após receber carta de países europeus preocupados com o desmatamento da Floresta Amazônica, o vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta quarta-feira que pretende levar

embaixadores europeus e de outros países à região. O documento, no qual países afirmam que o aumento no desmatamento dificulta a compra de produtos brasileiros na Europa, foi enviado na terça-feira.

Segundo Mourão, o Itamaraty vai conversar com o embaixador alemão e, caso seja necessário, com os representantes de outros países que compõem o grupo.

— Na carta, eles colocam os representantes deles à disposição para o diálogo, aí nós estamos planejando aquela viagem à Amazônia. Vai ser feita no final de outubro — explicou, acrescentando que a ideia é levar embaixadores de outros países, além dos que integram a Parceria, para não "ficar uma coisa tendenciosa".

O vice-presidente disse que a carta teve teor semelhante a outras já recebidas pelo governo brasileiro nos últimos meses. Segundo ele, o documento não tem "um tom agressivo, nada disso".

— Isso não são investidores. São países. Vocês têm que entender o seguinte: faz parte da estratégia comercial dos países europeus esta questão da cadeia de suprimentos. Isso é uma barreira. Existem barreiras tarifárias e não-tarifárias, então, isso daí a gente tem que fazer a negociação não só comercial, mas diplomática, como ambiental também — comentou.

Mourão também comentou a carta recebida pelo governo brasileiro elaborada por representantes do agronegócio, setor financeiro e de ONGs de defesa do meio ambiente. O vice-presidente disse que conversou com o grupo e que os pontos colocados na carta são "importantes".

— Os pontos que eles estão colocando ali são pontos importantes, principalmente o número um, que é a questão da recuperação da capacidade operacional, ele toca especificamente Ibama, ICMBio e Funai. O ministro Salles já está trabalhando nisso — afirmou.



Ele disse ainda que vai se reunir com o diretor do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) na tarde de hoje. Ontem, Mourão afirmou que um "opositor" do governo dentro do instituto estava divulgando dados negativos do desmatamento.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/09/2020

## MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES DIZ QUE HÁ CINCO EMPRESAS INTERESSADAS NA COMPRA DOS CORREIOS

Fábio Faria citou a Magalu, Amazon, DHL e Fedex

Por Gabriel Shinohara



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/2464332-3-8f6-57c/FT1086A/652/x89408676\\_PA-Brasilia-BSB-01-09-2020-Lancamento-do-Programa-Norte-Conectado-no-Palacio-do-Planalto-co.jpg.pagespeed.ic.emZqWXvXZN.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/2464332-3-8f6-57c/FT1086A/652/x89408676_PA-Brasilia-BSB-01-09-2020-Lancamento-do-Programa-Norte-Conectado-no-Palacio-do-Planalto-co.jpg.pagespeed.ic.emZqWXvXZN.jpg)

O ministro das Comunicações Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA — O ministro das Comunicações, Fábio Faria, afirmou nesta quarta-feira que há cinco empresas interessadas na privatização dos Correios.

Em transmissão ao vivo nas redes sociais, ele citou quatro, a varejista Magalu, a Amazon e as empresas de logística estrangeiras DHL e Fedex.

— O importante é que já tem cinco players interessados. A Magalu é um deles, a Amazon, a DHL e Fedex. Já tem pessoas, grupos interessados na aquisição dos Correios, então isso é importante, porque não teremos um processo de privatização vazio.

Faria disse que o Congresso Nacional deve decidir como funcionaria o controle acionário e as obrigações da empresa que vier a comprar os Correios.

— Tem empresas interessadas em ocupar esse espaço e elas sabem que você recebe o bônus e o ônus também, mas é uma empresa saudável.

O ministro disse que pediu para que o tema ficasse sob sua responsabilidade no ministério e que conversará com líderes do Congresso e os presidentes das Casas para articular a tramitação do projeto de privatização. Além disso, ressaltou que temas específicos, como a universalização dos serviços, também serão discutidos pelos parlamentares

— Em relação a universidade das entregas, entregar no interior da Amazônia, Rio Grande do Sul, outros estados, em relação a funcionários, quem for bom vai continuar, até porque a empresa tem que continuar, o debate disso é no Congresso Nacional.

O ministro usou a greve dos funcionários dos Correios como um argumento para a privatização. Faria criticou a paralisação em meio a pandemia e afirmou que isso não aconteceria em uma empresa privada.

— Eu nem entrei no mérito da greve, quem debateu isso foi o próprio presidente dos Correios. Acho que isso (a greve) foi muito ruim pra eles, porque é um momento em que todos precisam dar o melhor de si.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/09/2020

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### APM TERMINALS ESPERA FECHAR 2020 COM ALTA DE ATÉ 3% NA MOVIMENTAÇÃO EM PECÉM

Por Cristian Favaro

São Paulo, 16 - A holandesa APM Terminals espera registrar um aumento na movimentação do seu terminal no porto de Pecém (CE) entre 2% e 3% em 2020 na comparação com 2019, apontou o diretor-geral da companhia no porto, Daniel Rose.

"Antes, nossa estimativa era crescer entre 5% e 10% a movimentação no porto. Mas chegando a covid-19, agora esperamos um crescimento de 2% a 3% na comparação com 2019", disse o executivo durante teleconferência com jornalistas na manhã desta quarta-feira, 16.

O transporte marítimo conseguiu se adaptar bem à pandemia e contornar a crise. No acumulado do ano até agosto, o grupo registrou crescimento de 6% na movimentação em Pecém contra igual período de 2019, para 221.220 TEUs (Unidade equivalente a 20 Pés, medida utilizada para calcular o volume de um container).

Rose explicou que o primeiro trimestre foi bastante positivo e ajudou a dar sustentação ao negócio, com avanço nas exportações de frutas e cabotagem. "Nós fomos bastante afetados pelo isolamento social. A cabotagem caiu bastante durante o segundo trimestre. Nossa expectativa para o ano é baseada em um bom primeiro trimestre e um bom segundo semestre", disse.

Rose sinalizou ainda um momento favorável à exportação de frutas para a Europa, que ganhou mais força em agosto. Por causa do isolamento social, a produção daquele continente ficou comprometida, elevando assim a necessidade de importar.

Para 2021, a aposta é de uma retomada mais firme, com avanço na movimentação entre 5% e 10% no terminal. "A cabotagem deve continuar a crescer de uma maneira saudável. Há muitas iniciativas políticas para melhorar as condições do setor (como o programa BR do Mar) e há uma transferência de carga rodoviária para a cabotagem", disse.

O transporte de longa distância, disse, deve ter retomada mais lenta e a tendência é de crescimento mais próximo do piso da estimativa, de 5%.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 16/09/2020

#### COM ALTA NO PREÇO DE ALIMENTOS, COPOM INTERROMPE CICLO DE CORTES E MANTÉM SELIC EM 2% AO ANO

Decisão acontece depois de nove reduções seguidas na taxa básica de juros da economia, que está em seu nível mais baixo

Por Fabrício de Castro e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central decidiu, por unanimidade, manter a Selic, a taxa básica de juros da economia, em 2% ao ano. É a primeira vez, após nove cortes consecutivos, que a Selic não sofre alteração. Ainda assim, a taxa está no piso da série histórica do Copom, iniciada em junho de 1996.

A decisão era largamente aguardada pelo mercado financeiro. De um total de 48 instituições consultadas pelo Projeções Broadcast, todas esperavam pela manutenção da Selic em 2,00% ao

ano no encontro do Copom desta quarta-feira, 16. Para 43 das 48 casas que enviaram estimativas, o mais provável é que o ciclo de reduções da taxa tenha se encerrado em agosto, quando a taxa foi reduzida de 2,25% para 2%.

O Copom voltou a se reunir em meio à alta no preço dos alimentos, de 8,83% em 12 meses até agosto. Esse reajuste não tem apenas um alimento como responsável - a maioria está com preços recordes no campo. Porém, dois chamaram a atenção nos últimos dias: o arroz, com valorização de 19,2% no ano, e o óleo de soja, que subiu 18,6% no período.

O próprio BC, porém, já vinha indicando que a taxa Selic deveria ser mantida estável nesta quarta-feira antes mesmo da recente disparada dos preços dos alimentos.

Em agosto, informou que o País já estaria próximo do nível a partir do qual reduções adicionais na taxa de juros poderiam gerar instabilidade nos preços de ativos (alta do dólar, por exemplo). Assim, sinalizou cautela sobre a possibilidade de novos cortes.

O Copom fixa a taxa básica de juros com base no sistema de metas de inflação. Para 2021, ano no qual o BC já está mirando - as decisões sobre juros demoram de seis a nove meses para ter impacto pleno na economia -, a meta central de inflação é de 3,75% e será oficialmente cumprida se o índice oscilar de 2,25% a 5,25%.

## Juro real

Com a Selic a 2% ao ano, o Brasil segue com juro real (descontada a inflação) negativo. Cálculos do site MoneYou e da Infinity Asset Management indicam que o juro real brasileiro está em -0,81% ao ano. O País tem o 16.º juro real mais alto do mundo, considerando as 40 economias mais relevantes. No topo do ranking está a Turquia, com taxa real de 3%.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 16/09/2020*

## BOLSA FECHA EM QUEDA E DÓLAR RECUA A R\$ 5,23 ANTES DE ANÚNCIO DA SELIC

Copom anuncia nesta quarta se mantém ou não em 2% a taxa básica de juros do País; porém, foi a postura vaga do Fed, o banco central americano, que ajudou a derrubar a B3  
*Por Redação, O Estado de S.Paulo*

A Bolsa de Valores de São Paulo, a B3, seguiu o clima misto do mercado acionário de Nova York e encerrou com leve queda de 0,62%, aos 99.675,68 pontos, à espera do anúncio do Banco Central sobre a Selic, que deve ser mantida em 2%. Como a decisão virá apenas quando o mercado já estiver fechado, os negócios foram afetados pelo anúncio do Federal Reserve (Fed, o bc americano), que não convenceu os investidores após adotar uma postura vaga sobre a política monetária dos EUA. Esse cenário, no entanto, trouxe algum alívio para o real, já que o dólar encerrou com queda de 0,96%, cotado a R\$ 5,2384.

Hoje, o Fed optou por manter a taxa de juros americana em 0,25% ao ano. A decisão já era esperada pelo mercado, no entanto, foi o discurso mais cauteloso de Jerome Powell, presidente do Fed, que incomodou os investidores. Para o economista-chefe da Pantheon Macroeconomics, Ian Shepherdson, como o órgão garantiu que manterá os juros nos níveis atuais até que os objetivos do máximo emprego e inflação em média de 2% sejam alcançados, a instituição fica com "considerável margem de manobra". "Porque, conforme o Fed já informou em agosto, o emprego máximo não pode ser estimado com precisão", explica.

A falta de uma postura mais agressiva pesou em Nova York, onde Dow Jones ainda fechou com alta de 0,13%, mas S&P 500 caiu 0,46% e Nasdaq recuou 1,25%, após os papéis do setor de tecnologia voltarem a ceder por lá. Nesta quarta, Apple teve baixa de 2,92% Alphabet registrou queda de 1,50%, a Amazon caiu 2,47% e a Microsoft recuou 1,79%.

Passado o Fed, a atenção no Brasil se volta para o Copom, daqui a pouco. "Esperamos que o BC mantenha a taxa de juros em 2%, aborde os choques de atividade e inflação ocorrendo, estreitando mais a porta para novos cortes no futuro, mas sem fechá-la totalmente", diz Betina Roxo, estrategista-chefe da Rico Investimentos. "Apesar de o quadro inflacionário ser bastante comportado, já existem alguns itens da cesta de consumo começando a esboçar resposta aos estímulos feitos até agora", acrescenta.

Nesta sessão, as perdas do Ibovespa foram lideradas por um setor exportador, o de carnes, com Minerva em baixa de 3,61% e JBS, de 3,15%, puxadas pelo dólar em queda. No lado oposto, beneficiadas pelo fator cambial na sessão, CVC subiu 4,12%, Azul, 3,78%, e Gol, 3,40%. Entre as ações de maior peso, Vale On cedeu 2,60%, enquanto os bancos tiveram desempenho misto e moderado, com Bradesco Pn em alta de 0,20% e Itaú, em baixa de 0,29%. Com os resultados de hoje, a Bolsa ainda avança 1,33% na semana e tem ganho de 0,31% no mês, enquanto as perdas no ano chegam a 13,81%.

Já Petrobrás Pn subiu 0,28%, em dia de forte avanço do petróleo - hoje, o WTI para outubro fechou em alta de 4,91%, em US\$ 40,16 o barril, retomando assim o patamar dos US\$ 40. Já o Brent para novembro subiu 4,17%, a US\$ 41,69 o barril. A passagem do furacão Sally pela região produtora do Golfo do México influenciou e os contratos também foram apoiados pela redução nos estoques dos EUA na última semana, superior à previsão.

## **Câmbio**

A sinalização pelo Federal Reserve de que os juros nos Estados Unidos não devem subir ao menos até 2023 ajudou o dólar a aprofundar o ritmo de queda ante o real, enquanto os investidores aguardam a decisão do BC sobre a Selic. Durante o discurso de Powell, a moeda caiu para as mínimas do dia, na casa dos R\$ 5,21. Com os resultados de hoje, a moeda acumula queda de 1,78% na semana e de 4,42% no mês. Já o dólar para outubro encerrou com queda de 0,71%, a R\$ 5,2405.

"Cada vez mais parece que não haverá aumento de taxas pelo Fed até 2024", avalia o economista-chefe da Fitch Ratings, Brian Coulton. Para ele, os dirigentes do Fed mostraram postura "bem dovish" hoje, ou seja, favoráveis a juros baixos e manutenção dos estímulos. Além disso, Coulton destaca que o Fed melhorou as previsões para o curto prazo na economia americana.

O dia também teve noticiário movimentado em Brasília, que foi monitorado pelas mesas de câmbio, mas sem efeito nos preços. O senador Márcio Bittar (MDB-AC), relator do Orçamento de 2021, disse que o presidente Jair Bolsonaro autorizou incluir um novo programa social no Orçamento, com mais detalhes saindo na terça-feira que vem. Já fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast informaram que o ministro da Economia, Paulo Guedes, espera o pedido de demissão do secretário de Fazenda da pasta, Waldery Rodrigues, que sugeriu o congelamento de aposentadorias para bancar o sequer lançado programa Renda Brasil.

## **Bolsas do exterior**

O dia foi tenso no exterior, com os mercados à espera da decisão do Fed. Na Ásia, os índices chineses Xangai Composto e Shenzhen Composto caíram 0,36% e 0,91% cada, enquanto o Hang Seng teve baixa marginal de 0,03% em Hong Kong e o sul-coreano Kospi teve baixa de 0,31%. Já o japonês Nikkei teve ligeira alta de 0,09% e o Taiex subiu 1,02% em Taiwan. A Bolsa australiana avançou 1,04%.

No velho continente, a atenção também se voltou para o banco central americano, mas por lá, apenas bolsa de Londres caiu 0,44% com a desaceleração da inflação na Inglaterra. O Stoxx 600 teve alta de 0,58%, a bolsa de Frankfurt subiu 0,29% e Paris avançou 0,13%. Já Milão, Madri e Lisboa tiveram ganhos de 0,04%, 1,06% e 0,22% cada. /LUÍS EDUARDO LEAL, ALTAMIRO SILVA JÚNIOR E MAIARA SANTIAGO



Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 16/09/2020

## GRUPOS LUXOR E MERAKI INVESTEM R\$ 5 MILHÕES EM PROJETO DE AGROFLORESTA E PECUÁRIA EM MATO GROSSO

Ideia é juntar bovinos, pastagens e plantio de árvores em um espaço experimental e interligado; fazenda terá ainda uma reserva legal dentro do Cerrado, que pode gerar rendimentos sem desmatar

*Por Tânia Rabello, O Estado de S.Paulo*

Um projeto de R\$ 5 milhões no Estado de Mato Grosso deve mostrar ainda este ano que a pecuária, setor costumeiramente alvo de ataques de ambientalistas, pode ser sustentável. A ideia do Grupo Luxor, empresa familiar de capital fechado, é juntar bovinos, pastagens e agrofloresta num grande espaço experimental, de 1,2 mil hectares, no município de Pontes e Lacerda, no oeste mato-grossense.

A Fazenda São Benedito, onde será desenvolvido o projeto, já trabalha com pecuária de corte, diz o head do Luxor Agro – braço agropecuário do grupo –, Daniel Baeta. "Desde a década de 1970 mantemos ali gado de recria e engorda a pasto, num modelo bem tradicional de pecuária", conta ele ao Estadão/Broadcast, acrescentando que, atualmente, 800 cabeças estão alojadas ali, em 850 hectares, onde a pastagem de braquiária predomina. "É uma pecuária bastante extensiva; a engorda é 100% a pasto", descreve.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/9/1600227460091.jpg>

**Projeto Pasto Vivo**

**Fazenda do projeto Pasto Vivo tem uma reserva legal dentro do Cerrado que deverá ser ampliada ao longo dos anos. Foto: Grupo Luxor**

A área de reserva legal da fazenda, que fica dentro do bioma Cerrado, compreende 350 hectares de mata nativa e também dali a Luxor Agro

espera obter algum rendimento por meio do novo sistema – obviamente, com a floresta em pé. Além disso, o projeto contempla o aumento da área de reserva legal e também de áreas de proteção permanente (APPs).

Para levar à frente a empreitada, denominada Projeto Pasto Vivo, a Luxor Agro contratou a Pretaterra, especializada em modelos agroflorestais no Brasil e em diversos outros países. Em São Paulo, por exemplo, fez o desenho de grande parte das agroflorestas para um dos maiores empreendedores orgânicos do País: o ex-piloto de fórmula 1 Pedro Paulo Diniz, que hoje produz principalmente ovos orgânicos no município de Itirapina (SP), na Fazenda da Toca, conhecida no circuito de agricultura e consumo sustentáveis.

O projeto tem também como coinvestidor o Meraki Impact e outros parceiros, como o Savory Institute, responsável pela adequação do rebanho com manejo holístico, o Climate Smart Group, ligado ao segmento de créditos de carbono, e a Renature, facilitadores e responsáveis por buscar offtakers para os produtos regenerativos do projeto, além da Embrapa Solos, que, com a Pretaterra, contribuirão na área de pesquisa, avaliação de serviços ecossistêmicos e aferição do modelo agroflorestal integrado, principalmente com base nas experiências prévias com integração lavoura-pecuária-floresta (ILPF).



Um dos gestores da Pretaterra, o engenheiro florestal Valter Ziantoni, relata que, no atual estágio, está sendo feito o levantamento das espécies que vão compor o sistema agroflorestal, inclusive no meio da pastagem, a fim de garantir alimentos alternativos para o gado, sombreamento e maior diversidade na área - além de retorno econômico de todo o sistema. "O pasto da São Benedito é predominantemente de braquiária; a ideia é plantar espécies arbustivas já consagradas em pesquisas, que sejam palatáveis ao gado, garantindo boa produtividade mesmo nos períodos de seca", explica Ziantoni citando, por exemplo, o "margaridão" (*Tithonia diversifolia*).

Sócia de Ziantoni na Pretaterra, a engenheira florestal Paula Costa acrescenta que neste momento também está sendo elaborado o "desenho" do projeto na área da fazenda - ou seja, o que vai ser plantado e em qual parcela da propriedade. "Estamos selecionando as espécies arbóreas e arbustivas, como castanhas, frutas e forrageiras, além de árvores madeireiras, para compor o sistema", comenta.

Ela reforça que o projeto, justamente pelo seu ineditismo em relação à escala em que será implementado, está sendo estudado e construído em seus mínimos detalhes. "Nada será iniciado antes de termos um projeto muito bem desenhado, com todas as suas potencialidades ambientais e econômicas", diz.

### **Ajustes finos**

Inicialmente, na área piloto, grãos como milho e soja também estarão na mesma área, tendo como base os preceitos da integração lavoura-pecuária-floresta – um modelo de sistema agrossilvipastoril desenvolvido pela Embrapa –, em que grãos e pasto são semeados simultaneamente, além de espécies arbóreas. Assim que o grão, como milho, por exemplo, é colhido, o gado entra no pasto já germinado e com massa verde adequada para alimentar os animais. Enquanto isso, as árvores vão tomando corpo e garantirão, mais à frente, além de sombra para os bovinos, uma terceira fonte de renda – seja na venda de madeira, seja na produção de frutas ou castanhas, a depender da espécie plantada.

Entretanto, Paula e Ziantoni dizem que, embora esse plantio inicial siga algumas regras do ILPF, será um sistema muito mais diversificado de espécies vegetais do que um ILPF convencional, em que geralmente se plantam grãos como milho ou soja, uma espécie de pasto e uma espécie arbórea que produz madeira, como o eucalipto ou teca. "Sob esse aspecto, vamos seguir os preceitos de diversificação da agrofloresta, reunindo plantas que deem retorno econômico e que possam também alimentar os bovinos."

Ziantoni complementa dizendo que o momento atual é de "ajuste fino" das espécies vegetais que integrarão o projeto. "Estamos avaliando as plantas que serão usadas na ampliação da reserva legal e das APPs, no pasto e na agrofloresta", diz.

A ideia, contam Paula Costa e Valter Ziantoni, é iniciar os primeiros plantios logo que a estação chuvosa retornar em Mato Grosso, por volta de meados de novembro. "Até lá já teremos o desenho do sistema e todo o seu potencial produtivo e a área piloto instalada", diz o engenheiro florestal. Ambos dizem que, além do conhecimento adquirido ao longo de mais de dez anos que trabalham com agrofloresta, a Pretaterra também tem assessoria, neste projeto, de uma equipe multidisciplinar e outros pesquisadores, como da Embrapa, na indicação das espécies de plantas que se adaptam à região e podem servir de alimento aos bovinos.

### **Viabilidade**

Segundo os engenheiros florestais, o projeto Pasto Vivo tem por objetivo criar "o melhor modelo pecuário agroflorestal do mundo", e que seja, sobretudo, possível de replicar em outras propriedades do País. "Esse requisito é fundamental", reforça Paula Costa. "Vamos criar um sistema inédito de produção sustentável de alimentos, que alia agrofloresta e pecuária numa grande área, mas que seja possível de ser reproduzido nas propriedades do entorno", detalha.

A viabilidade econômica também é exigência primordial da Luxor Agro e dos outros investidores, assinala Daniel Baeta. "O que queremos é o retorno financeiro aliado à sustentabilidade ambiental do sistema", diz. "Somos, antes de tudo, investidores, e queremos o retorno desse investimento."

O executivo comenta ainda que, para que o projeto consiga ter impacto positivo no setor agropecuário, deve "ter escala" e por isso decidiu aplicar o experimento em uma área grande, de 1,2 mil hectares – o equivalente, aproximadamente, a 1,2 mil campos de futebol. "Assim conseguiremos um efeito relevante tanto no Brasil quanto no mundo, provando que a pecuária pode, sim, ser uma atividade lucrativa e sustentável", assinala.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 16/09/2020*

## **RELATOR EVITA DETALHAR DE ONDE SAIRÁ DINHEIRO DO NOVO PROGRAMA SOCIAL QUE RECEBEU AVAL DE BOLSONARO**

A mudança de rumo vem depois de o presidente ficar insatisfeito com repetidos anúncios de ações em estudo feitos pela equipe econômica sem que houvesse já o acerto político daquela medida

*Por Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Após o presidente Jair Bolsonaro dar sinal verde para a retomada das discussões sobre um novo programa social pós-pandemia, o senador Marcio Bittar (MDB-AC) adotou estratégia inversa à que vinha sendo usada pela equipe econômica e lideranças do Congresso e evitou antecipar valores e de onde sairiam os recursos para viabilizar a nova tentativa de tirar o programa do papel.

A mudança de rumo vem depois de o Renda Brasil ser sepultado num primeiro momento por Bolsonaro, que ficou insatisfeito com repetidos anúncios de ações em estudo feitos pela equipe econômica sem que houvesse já o acerto político daquela medida.

"Para evitar informações desencontradas, que vazam, em que pese terem lógica mas acabam sendo abortadas, peço desculpas mas não vou fazer nenhum tipo de especulação enquanto ela (proposta) não estiver pronta", disse Bittar, que é relator do Orçamento de 2021 e da PEC do Pacto Federativo, que inclui medidas de ajuste nas contas públicas.

Bittar esteve nesta tarde com o ministro da Economia, Paulo Guedes, na sede da pasta em Brasília, para conversar sobre o programa. Na saída, o senador evitou responder se o secretário especial de Fazenda, Waldery Rodrigues, participou do encontro. "Qual é a diferença se participou ou não?", reagiu. Diante da insistência, Bittar informou apenas: "eu conversei com o ministro da Economia, Paulo Guedes".

Foi Waldery quem disse, em entrevista ao G1, que o governo estudava o congelamento de aposentadorias por dois anos e mudanças no seguro-desemprego para economizar recursos e abrir caminho à criação do novo programa social, mais robusto. A declaração repercutiu mal e foi criticada em vídeo por Bolsonaro, que ameaçou "dar um cartão vermelho" a quem propusesse algo do tipo.

O senador prometeu até a próxima terça-feira (22) a apresentação de uma proposta para o novo programa, que pode ser criado ainda sem uma previsão inicial de recursos. A ideia é garantir sua existência e a rubrica orçamentária necessária para destinar os valores, deixando a discussão de revisões em outras despesas para mais adiante.

Segundo Bittar, até lá a ideia é manter a discussão "dentro do governo e dentro do Congresso". "É coisa que a esquerda sabe fazer desde criança. Primeiro discute, faz assembleia, reunião interna, bem disciplinadamente, bem hierarquicamente, e aí apresenta a ideia", afirmou.

Questionado se faltou hierarquia na primeira fase da discussão sobre o Renda Brasil, o relator disse que “onde não tem hierarquia e não tem disciplina, vira bagunça”.

Bittar se reuniu hoje mais cedo com Bolsonaro e disse ter recebido sinal verde do presidente para conversar de novo com a equipe econômica e com os líderes partidários, principalmente do governo, para apresentar um programa social. “O que aconteceu por desencontros não é legal, não podemos esquecer, e isso é fundamental, foi descoberto quase 10 milhões de brasileiros que estavam fora de um programa social”, disse ele, defendendo alguma iniciativa para “abraçar” essas pessoas.

## **Constituição**

Apesar de ter recebido sinal verde do presidente Jair Bolsonaro para retomar a discussão de um novo programa social, o senador Marcio Bittar (MDB-AC), relator do Orçamento de 2021 e do Pacto Federativo, evitou dar pistas se a nova renda estará na Constituição.

Antes da polêmica envolvendo anúncios antecipados do Renda Brasil pela equipe econômica, o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE), disse ao Estadão/Broadcast que havia negociação para incluir os principais pontos do programa na Constituição.

“O sinal verde é para criar um programa, que de preferência migre todos os outros para este programa, e que continue abraçando os brasileiros. Não vou especular mais nada que isso”, disse Bittar após se reunir com o ministro da Economia, Paulo Guedes. “Se vai estar constitucionalizado ou não, isso é especulação. Se eu entender que alguma coisa pode ser proposta que tenha que mudar Constituição, tem que ser PEC. Se não, não precisa”, afirmou.

O Bolsa Família, programa social que é ponto de partida para a nova iniciativa, não está na Constituição. Ideias do governo de revisar benefícios já existentes para ampliar os recursos disponíveis para o novo programa, no entanto, podem depender de mudança constitucional, como é o caso do abono salarial, espécie de 14º salário para trabalhadores com carteira que ganham até dois salários mínimos. Bolsonaro já manifestou contrariedade com propostas que acabem com o abono.

Segundo Bittar, o que é certo é que o gasto do novo programa precisa estar no Orçamento. “O que pode acontecer é criar o programa, criar a rubrica, e você pode esmiuçar isso mais na frente. Não precisa obrigatoriamente criar, dizer quanto é o valor e de onde vai sair, tudo num primeiro momento. O que é fundamental é que esses brasileiros não duram 31 de dezembro sem saber como estarão em 1º de janeiro”, afirmou.

O relator lembrou ainda que, para que algum desenho do programa possa ser aprovado, é preciso “um conjunto de medidas duras”.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 16/09/2020*

## **BRANDÃO ASSUME BB A PARTIR DA PRÓXIMA SEMANA COM DESAFIOS TECNOLÓGICOS E POLÍTICOS**

Futuro presidente terá que lidar com desgaste de Guedes e a pressão de Bolsonaro por mais lucros, enquanto tenta avançar com a digitalização do BB - área na qual os bancos privados estão à frente

*Por Cynthia Declodt e Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo*

O aguardado embarque de André Brandão na presidência do Banco do Brasil está recheado de desafios e neste primeiro momento o maior deles talvez seja o político, ao chegar num ambiente de intenso desgaste do ministro da Economia, Paulo Guedes, frente à pressão para aumento dos gastos públicos. Até aqui discreto, o executivo, que fez carreira no setor privado e nos últimos

anos no banco britânico HSBC, deve assumir o BB a partir da próxima semana, sem muita pompa.

Nenhum grande evento de posse foi confirmado até agora. Esse tempo maior para sentar na cadeira de presidente do BB foi necessário por causa das burocracias de seu desligamento do antigo emprego, além de sua mudança de volta ao Brasil, prevista para até o fim desta semana, depois dos últimos anos morando nos Estados Unidos.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/4/1600224640045.jpg>

*André Brandão quer se afastar, ao menos por enquanto, das discussões sobre a privatização do Banco do Brasil. Foto: Dida Sampaio/Estadão*

Agora, como presidente do Banco do Brasil, Brandão se deparará com os anseios do presidente Jair Bolsonaro e do governo, que é acionista controlador com 50% de suas ações. Uma missão já dada é a de continuar melhorando o retorno da instituição, com o desafio adicional de fazer isso em plena corrida pela digitalização, na qual os bancos privados estão à frente. No segundo trimestre, o BB entregou um retorno sobre o patrimônio de 11,9%, inferior aos 12,5% do primeiro trimestre e dos 17,6% do mesmo período do ano passado. Suas ações acumulam queda de 38% este ano.

Foi com o argumento de que o banco precisaria de um líder mais jovem para fazer a transformação digital que Rubem Novaes anunciou a saída da presidência do BB. Embora a instituição busque sempre oferecer a seus clientes a maioria das opções de serviços que vieram com a inovação tecnológica, o BB está relativamente atrasado em relação a seus concorrentes, por exemplo, na criação de um ecossistema de inovação a partir do fomento das fintechs. A pandemia de covid-19 aumentou esse senso de urgência. O PIX, sistema de transferência digital e instantânea capitaneada pelo Banco Central, entra em funcionamento em novembro e a primeira fase do open banking na sequência.

Os primeiros passos para estar mais perto das fintechs já foram dados. Ao divulgar o balanço do segundo trimestre, o BB anunciou o destino de R\$ 200 milhões para o Programa de Investimento em Startups, a fim de acelerar o desenvolvimento de novas soluções, e de R\$ 2,3 bilhões em tecnologia e análise de dados. Uma das maiores dificuldades do banco em termos de tecnologia está na retenção de profissionais. A maioria das contratações feitas pelo BB tem uma única porta de entrada, feitas por meio de concursos e de pessoas para serem formadas na casa. Depois do tempo investido nesses profissionais, o BB perde parte deles para a concorrência.

## **Privatização**

Uma coisa é certa. Brandão deve se afastar, por enquanto, das discussões sobre a privatização do BB, que trouxeram desgaste a seu antecessor Rubem Novaes, e insatisfação em várias instâncias dentro do próprio banco. Aparentemente, Brandão terá de exercitar sobretudo flexibilidade e política, e não somente ocupar a cadeira do gestor das contas e das estratégias do maior banco brasileiro.

Mas se a privatização em si não será um caminho a ser tomado, alguns desinvestimentos podem ocorrer, como tem feito a Caixa Econômica Federal, que desde o ano passado vendeu participação em uma série de companhias e planeja, ainda, levar algumas de suas subsidiárias à bolsa, como a Caixa Seguridade.

A atuação da Caixa, comandada por Pedro Guimarães, vem chamando atenção do próprio Bolsonaro, que com frequência aparece ao lado do executivo. O BB, por sua vez, teve como desinvestimento de peso levar a BB Seguridade para a bolsa brasileira em 2013.

Dentre as vendas mais recentes, o BB se desfez de sua fatia no IRB Brasil Re e na Neoenergia, mas a expectativa é de que abra mão de outros negócios, como o BB Americas, sua filial nos Estados Unidos. Fora isso, estaria na mesa a venda da gestora de créditos vencidos, a Ativos, e de sua filial na Argentina, o Banco Patagônia, do qual o BB detém 80,38%. Havia planos pendentes também para o BB DTVM, gestor de recursos, para um desinvestimento ou uma parceria estratégica em modelo semelhante ao conduzido com o UBS na área de banco de investimento.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 16/09/2020*

## RUMO PAGA R\$ 5,1 BI E ABRE CAMINHO PARA INVESTIMENTOS NO SETOR FERROVIÁRIO

Com antecipação de outorgas ao governo federal, empresa vai ter economia anual com juros de R\$ 650 milhões; ministro da Infraestrutura disse que ação mostra confiança da Rumo no projeto da pasta

*Por Cristian Favaro e Beth Moreira, O Estado de S. Paulo*

Com o bom momento para as commodities agrícolas brasileiras, a empresa de logística Rumo anunciou ontem a antecipação de R\$ 5,1 bilhões em outorgas de suas subsidiárias Malha Paulista e Rumo Malha Central. O movimento era esperado pelo mercado, mas foi visto como positivo por analistas. A antecipação se refere a pagamentos que seriam feitos até 2038.

Em evento realizado ontem, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, apontou que a decisão da Rumo demonstra a confiança no projeto ferroviário do governo. “Empresa nenhuma faria isso sem confiar no projeto”, disse. O governo não deu desconto pelo pagamento antecipado.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/0/1600220614904.jpg>

*Boom das commodities ajuda negócio de logística da Rumo.  
Foto: Alan Santos/PR*

O presidente da Rumo, João Alberto de Abreu, disse que a operação confirma o compromisso da Rumo com os contratos. “Houve época em que existia débito de outorga. Isso foi sanado na renovação da Malha Paulista. Hoje, fazemos antecipação”, disse. O executivo lembrou a economia de R\$ 650 milhões que a antecipação vai trazer por ano à empresa, com o abatimento de juros.

A companhia levantou R\$ 6,4 bilhões com uma oferta subsequente de ações, no mês passado, o que deu sustentação para a antecipação.

### Economia com juros

De acordo com o analista do Itaú BBA, André Hachem, a Rumo já tinha sinalizado ao mercado a intenção de fazer esse pagamento antecipado. “O racional aqui é relativamente simples. O custo para a Rumo levantar capital com o mercado era menor do que o custo de outorga. Ou seja: ao trocar o custo de outorga por um custo de capital, está gerando valor”, disse, em entrevista ao Estadão/Broadcast.

Hachem disse que a empresa está em um momento positivo, sobretudo por causa da desvalorização do real frente ao dólar, que ajudou a sustentar a demanda por commodities



agrícolas, beneficiou a exportação e, por consequência, fez crescer a demanda por transporte. O lucro líquido da empresa foi de R\$ 405 milhões no segundo trimestre de 2020, aumento de 118% na comparação anual.

“O único ponto que vale lembrar é que, com o asfaltamento da BR-163, no ano passado, estamos vendo uma relevância muito maior dos portos do Arco Norte, principalmente em Santarém e Vila do Conde”, disse o executivo, sinalizando uma nova concorrente e lembrando que a rodovia ainda não recebeu pedágios.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 16/09/2020*



## **VALOR ECONÔMICO (SP)**

### **AO ASSUMIR COMO EFETIVO NA SAÚDE, PAZUELLO REFORÇA PREVISÃO DE VACINA PARA JANEIRO**

General assinou hoje termo de posse do cargo de ministro após ocupar posição de interino desde maio

*Por Matheus Schuch e Fabio Murakawa, Valor — Brasília*

O general Eduardo Pazuello assumiu de forma efetiva hoje o Ministério da Saúde, em cerimônia no Palácio do Planalto. Ele já estava no cargo como interino desde o dia 3 de junho, quando sua nomeação saiu no Diário Oficial da União (DOU). Mas ele já ocupava o cargo desde 15 de maio, quando o ministro Nelson Teich pediu demissão.

Pazuello reforçou hoje que o Brasil espera oferecer a vacina contra covid-19 a partir de janeiro.

“O cronograma assinado é a partir de janeiro, com possibilidade de antecipar caso os testes e a conclusão da vacina sejam antecipados”, afirmou, em coletiva de imprensa após a posse. “A partir de janeiro é a chegada das doses e começaria a vacinação”, completou.

O governo federal fez uma reserva inicial de 100 milhões de doses, com prioridade de recebimento em função da participação do país na pesquisa conduzida pela Universidade de Oxford e o laboratório AstraZeneca.



[https://s2.glbimg.com/qQc6rW8Rj5iGW6ABs1f4zMmsW0c=/0x0:1024x768/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/f/j/BtdwTzQSGb1bgcKq7qNq/mcamgo-pazuello-1609201064.jpg](https://s2.glbimg.com/qQc6rW8Rj5iGW6ABs1f4zMmsW0c=/0x0:1024x768/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/f/j/BtdwTzQSGb1bgcKq7qNq/mcamgo-pazuello-1609201064.jpg)

*O general Eduardo Pazuello tomou posse como ministro efetivo da Saúde — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil*

Na cerimônia de posse, Pazuello afirmou que o país atingiu uma estabilidade na pandemia, com tendência de queda em algumas regiões, e voltou a defender o tratamento precoce da doença. O ministro destacou ainda a estrutura do Sistema Único de Saúde (SUS), que, na sua avaliação, foi fundamental para que o país tenha enfrentado a doença.

“Nós vimos que ficar em casa esperando a falta de ar não era o melhor remédio. O tratamento precoce salva vidas”, afirmou Pazuello. “Por isso, temos falado dia após dia 'procure um médico logo aos primeiros sintomas”.

O ministro afirmou que o SUS não entrou em colapso e que isso não irá acontecer e exaltou o número de 3,6 milhões de pessoas curadas, um dos maiores índices do mundo.

“Com esse esforço, atingimos situação de estabilidade bem definida. No Norte e Nordeste, as pessoas já começam a voltar à normalidade. No Centro-Sul, a tendência de queda é clara”, acrescentou.

O ministro expressou solidariedade aos familiares de vítimas da covid-19, mas não fez menção ao número de mortes.

Pazuello vem sendo elogiado por secretários estaduais da área por conta do seu trabalho na disponibilização de equipamentos e medicamentos no combate à covid-19. Mas sofre com críticas devido à pouca familiaridade com a área e também pelo fato de ser um interino.

No último dia 20, Pazuello entregou o comando da 12ª Região Militar, cargo que acumulava juntamente com a pasta. À época, interlocutores do general disseram ao Valor que ele permaneceria à frente do ministério pelo menos até o fim da pandemia.

## Forças Armadas

Pazuello já afirmou a pessoas próximas que, apesar de ter sido efetivado, não pretende passar à reserva, como fizeram os demais integrantes do primeiro escalão.

Há pressões nas Forças Armadas para que os ministros militares saiam da ativa. O incômodo maior do generalato era com a situação de Ramos, responsável pela articulação política e pela negociação “no varejo” com parlamentares sobre emendas e cargos no governo. Ramos passou à reserva em agosto.

A situação do general à frente da pasta esteve seriamente ameaçada na primeira quinzena de julho, quando o ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), disse que o Exército estava se “associando a um genocídio”, em referência à condução da crise do novo coronavírus pelo governo de Jair Bolsonaro.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 16/09/2020*

## PETROBRAS CORTA NO PÓS-SAL E REFORÇA VENDA DE ATIVOS

Novo plano de investimentos prevê redução de até US\$ 24 bi em exploração e produção até 2025  
*Por André Ramalho, Gabriela Ruddy, Allan Ravagnani e Ivan Ryngelblum — Do Rio e de São Paulo*



A primeira revisão de investimentos da Petrobras depois da eclosão da pandemia reforça ainda mais o foco da companhia no pré-sal, especialmente no projeto de Búzios (Bacia de Santos). O corte de até US\$ 24 bilhões no orçamento da área de exploração e produção, seu carro-chefe, se concentrará no pós-sal - região que reúne os grandes campos maduros da Bacia de Campos, em franco declínio. Em reação a um cenário de preços mais baixos para os próximos anos, a expectativa é que a empresa coloque mais ativos à venda e que alguns projetos atrasem, impactando na curva de produção.

[https://s2.glbimg.com/eEUZkzARYnC3fbWzfy6xT-NQYEw=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/H/E/tYY8iaRAq7s2Lo4evblQ/foto16emp-101-petrob-](https://s2.glbimg.com/eEUZkzARYnC3fbWzfy6xT-NQYEw=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/H/E/tYY8iaRAq7s2Lo4evblQ/foto16emp-101-petrob-)

[b4.jpg](#)

***Diretor da Petrobras, Rudimar Lorenzatto já sinalizou para eventuais postergações de projetos no novo plano — Foto: Leo Pinheiro/Valor***

A Petrobras anunciou que investirá entre US\$ 40 bilhões e US\$ 50 bilhões em exploração e produção entre 2021 e 2025 - redução de 22% a 37% em relação aos US\$ 64 bilhões previstos no plano 2020-2024. Para além dos impactos da desvalorização do real, a estatal aposta em três frentes para alcançar a economia: otimização dos investimentos em exploração; inclusão de novos ativos na carteira de desinvestimentos; e a revisão do portfólio de projetos (a partir de postergações, otimizações e até mesmo eventuais cancelamentos).

A companhia só divulgará os detalhes do novo plano estratégico em novembro, mas analistas apontam indicativos. “Acreditamos que a curva de produção irá se achatar devido à redução dos investimentos, bem como aos desinvestimentos adicionais”, escreveu o analista do Credit Suisse, Régis Cardoso.

O plano 2020-2024 prevê um crescimento da produção de óleo e gás dos atuais 2,7 milhões de barris diários de óleo equivalente (BOE/dia) para 3,5 milhões de BOE/dia em 2024. O analista da Ativa Investimentos, Ilan Arbetman, cita que eventuais postergações e cancelamentos de projetos podem levar a “ajustes naturais” nessa evolução, mas que não espera “nenhuma queda drástica”. “A mensagem é clara de que maximização de produção ficou para trás e que o foco agora é na maximização de valor [ao focar em projetos de menor custo de extração, no pré-sal]”, avalia Arbetman.

O diretor de desenvolvimento da produção da Petrobras, Rudimar Lorenzatto, já afirmou que o novo plano de negócios provavelmente trará um novo cronograma de projetos. “Provavelmente impactos em prazos devem existir. Pode ser que a Petrobras venha a postergar projetos, mas isso não está decidido”, afirmou, em junho.

Mesmo durante a crise, a companhia tem se mantido ativa no mercado, mas o foco das contratações têm sido, basicamente, bens e serviços para Búzios, a joia da coroa que abocanhará 35% dos investimentos da empresa em E&P.

Para o pesquisador do Instituto de Energia da PUC-Rio, Edmar Almeida, qualquer revisão no portfólio da Petrobras tem hoje um alto custo de oportunidade - aquilo que a empresa renuncia ao tomar uma decisão de negócios. “A Petrobras tem projetos de excelente qualidade, então não será fácil fazer este corte, mas era esperado. É o que todas as empresas estão fazendo neste momento”, avalia.

Um projeto que deve perder espaço na carteira é o da produção em águas profundas de Sergipe, antes prevista para 2024, mas que saiu do portfólio de investimentos do novo plano. Para o coordenador do Instituto de Estudos Estratégico de Petróleo (Ineep), Rodrigo Leão, nem mesmo o pré-sal está livre de cortes e postergações.

O reforço dos desinvestimentos também tende a impactar a produção. A Petrobras já sinalizou que sairá da produção em terra e águas rasas, mas, agora, a expectativa é que ela inclua no pacote os campos maduros do pós-sal - ativos que exigem investimentos elevados e onde a estatal possui exposições elevadas, em alguns casos com 100% de participação. Segundo o Credit Suisse, Marlim pode ser candidato nesse sentido. Resta saber se ela estará aberta a vender (ainda que partes minoritárias) de seu negócio principal: as águas profundas e ultraprofundas.

Segundo uma fonte da estatal, nem mesmo desinvestimentos no pré-sal podem ser descartados. “Tudo é cogitado e analisado. Não há preconceitos”, disse.

É do pós-sal que virá a maior parte do corte de investimentos da estatal. A Petrobras alocará entre US\$ 8,8 bilhões e US\$ 11 bilhões na região até 2025, uma redução de 40% a 52% em relação aos US\$ 18,5 bilhões previstos até então. A redução pode ter efeitos diretos sobre a capacidade da companhia de estancar o declínio da área. Com o crescimento do pré-sal, a Petrobras deixou de lado os investimentos no pós-sal e a produção nacional na região, que era de 2 milhões de BOE/dia em 2015, já caiu para abaixo de 1 milhão de BOE/dia.

Outra frente de redução de investimentos virá da exploração, onde a Petrobras alocará entre US\$ 5,6 bilhões e US\$ 7 bilhões - corte de 40% a 51%. No pré-sal, para efeitos de comparação, a Petrobras alocará entre US\$ 24,4 bilhões e US\$ 30,5 bilhões, o que pode representar, na pior das hipóteses, queda de 20,7%. Ao todo, o pré-sal absorverá 71% do investimento em exploração em produção até 2025 - antes a participação no bolo era de 59%.

O corte impacta também os acionistas. A empresa espera reduzir a dívida bruta dos atuais US\$ 91 bilhões para US\$ 60 bilhões em 2022 e, com isso, adotar a nova política de dividendos - que, na prática, deve elevar a remuneração.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 16/09/2020**

## CADE APROVA REORGANIZAÇÃO NO SETOR RODOVIÁRIO PELA IGLI E PELA PRIMAV

Superintendência considerou que operação entre controladoras indiretas da Ecorodovias, anunciada no fim de julho, não prejudica outras empresas do setor

**Por Juliano Basile, Valor — Brasília**

A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou uma reorganização societária envolvendo a empresa Igli, que atua em rodovias e portos, e a Primav Construções, companhia do setor urbano nesta área. As duas são controladoras indiretas de Ecorodovias e anunciaram a operação no fim de julho.

A Ecorodovias atua na exploração de serviços de concessões de rodovias e desempenha atividades logísticas e de operações portuárias e armazenagem e movimentação de cargas no Porto de Santos.



[https://s2.glbimg.com/yWsoAyx2hEKPhC-bOkHysaTFEOg=/0x0:536x227/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLg/ecorodovias-parana-rep-facebook.png](https://s2.glbimg.com/yWsoAyx2hEKPhC-bOkHysaTFEOg=/0x0:536x227/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLg/ecorodovias-parana-rep-facebook.png)

A operação envolve três etapas de trabalhos no setor de infraestrutura e concessões rodoviárias. A Igli atua em concessão de rodovias e operação portuária, por meio da Ecorodovias, e também de mobilidade urbana. A Primav Construções desenvolve construção pesada, infraestrutura, logística e mobilidade urbana e também detém participação societária indireta na Ecorodovias.

A Superintendência verificou que a operação envolve menos de 5% do mercado de exploração de serviços de concessões de rodovias. Logo, o negócio não deverá prejudicar outras empresas que atuam nesse setor.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data : 16/09/2020**



## SANTOS BRASIL FARÁ FOLLOW-ON E PODE LEVANTAR R\$ 1 BILHÃO

Recursos levantados serão utilizados pela empresa para participar em novos arrendamentos de ativos portuários

Por **Álvaro Campos, Valor** — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/WJxoFW-T2l\\_uRAf6yo3wMAH2d6o=/0x0:755x813/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/l/w/9AxWsVTcSXzqbTl8lm3g/foto17emp-121-santos-b3.jpg](https://s2.glbimg.com/WJxoFW-T2l_uRAf6yo3wMAH2d6o=/0x0:755x813/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/l/w/9AxWsVTcSXzqbTl8lm3g/foto17emp-121-santos-b3.jpg)

— Foto: **Silvia Costanti/Valor**

A Santos Brasil informou que seu conselho de administração aprovou a realização de uma oferta subsequente de ações (follow-on). Serão vendidas 192.680.000 ações e, considerando o preço de fechamento do papel ontem, de R\$ 5,19, a operação levantaria R\$ 1 bilhão.

Há ainda possibilidade de um lote adicional de até 35%, ou 67.438.000 ações, o que levaria a oferta total para R\$ 1,350 bilhão, ainda considerando o preço de fechamento do papel na segunda-feira.

Os recursos levantados no follow-on serão utilizados pela Santos Brasil para participar em novos arrendamentos de ativos portuários; verticalizar e integrar a cadeia logística portuária a partir da plataforma da SantosBrasil Logística (SBLog); ampliar e consolidar a participação na movimentação brasileira de contêineres; e fins corporativos diversos.

A oferta será restrita, feita via instrução CVM 476, com exclusão do direito de preferência e concessão de prioridade de subscrição para os atuais acionistas. O período de subscrição prioritária vai de 16 a 22 de setembro. A operação será precificada no dia 24.

A oferta será coordenada por BTG Pactual, Morgan Stanley, XP e Goldman Sachs.

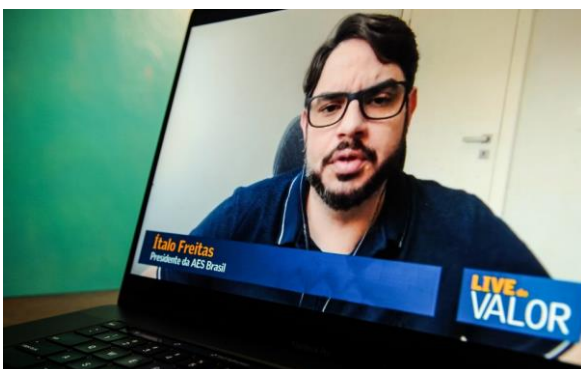
Fonte: **Valor Econômico - SP**

Data : 16/09/2020

## AES APOSTA EM INOVAÇÃO COMO VIA DE CRESCIMENTO

Geradora deve lançar em breve uma plataforma digital para o “varejo” do setor elétrico

Por **Letícia Fucuchima, Gabriela Ruddy, Alessandra Saraiva e Carlos Prieto** — De São Paulo e do Rio



[https://s2.glbimg.com/896NV-h1GK\\_scK58l4TIT3Efh4w=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/Y/b/4adeH9Sh6pAqyLjxog3A/foto15emp-101-aes-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/896NV-h1GK_scK58l4TIT3Efh4w=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/Y/b/4adeH9Sh6pAqyLjxog3A/foto15emp-101-aes-b2.jpg)

**Freitas: ‘Temos competência na gestão de ativos físicos e uma pegada de inovação muito forte, é assim que vamos nos destacar num mercado competitivo’** — Foto: **Claudio Belli/Valor**

As transformações que atravessam o setor de energia vão exigir a adoção de novas tecnologias para garantir a estabilidade e a confiabilidade do sistema elétrico e o atendimento a consumidores cada vez mais sofisticados e exigentes. De olho nesses desafios, a AES Brasil vem apostando



não só na ampliação do portfólio de ativos de geração renovável, mas também no desenvolvimento de soluções digitais e baterias.

“Temos competência na gestão de ativos físicos e também uma ‘pegada’ de inovação muito forte. Esse é o diferencial da AES no Brasil e no mundo, e é assim que vamos nos destacar num mercado naturalmente competitivo”, afirmou o presidente da AES Brasil, Ítalo Freitas, durante Live do Valor realizada ontem.

Instalada no Brasil desde o fim dos anos 90, a subsidiária da americana AES Corp consolidou no país um portfólio focado na geração hídrica, eólica e solar. Com uma robusta carteira de grandes clientes corporativos, a companhia se prepara para lançar, em breve, uma plataforma digital voltada ao ambiente de contratação livre (ACL) de energia. Com o novo produto, mira o “varejo” do setor elétrico, isto é, consumidores de menor porte que poderão migrar do mercado regulado para o livre nos próximos anos.

Segundo Freitas, a plataforma vem para “facilitar a vida” de quem quer contratar energia no ambiente livre. A ideia é ajudar tanto no processo de migração quanto na gestão do consumo, descomplicando um mercado em que os preços estão sujeitos à volatilidade. “O cliente tem que migrar de uma forma suave, ele tem que estar no mercado livre como se estivesse no regulado, tendo o benefício do preço. Para isso, serão necessárias plataformas fáceis e rápidas para o cliente”, explicou.

Nos últimos dois meses, produtos semelhantes foram lançados por outras grandes geradoras, a Omega Energia e a Engie, demonstrando o potencial desse negócio para as companhias. Por ora, essas plataformas têm como público-alvo as pequenas empresas, mas as geradoras já estão de olho no longo prazo, quando se espera a abertura total do ACL através do projeto de modernização do setor elétrico (PL 232/2016), em tramitação no Senado Federal.

Outra aposta do grupo é o armazenamento de energia em baterias. A tecnologia é encarada como uma forma de fazer frente à geração “irregular” das fontes renováveis, como eólica e solar, que estão sujeitas às condições de vento e de sol. “A AES Corp foi uma das primeiras empresas a utilizar baterias em sistemas centralizados, grandes grids”, destaca Freitas. A AES Corp tem inclusive uma joint venture com a Siemens dedicada a baterias, a Fluence, que 100 projetos já implantados ou em desenvolvimento em 22 países, totalizando mais de 2.100 MW.

No Brasil, porém, há pouco incentivo para esse tipo de solução, afirma o executivo. “O governo ainda não fomentou essas tecnologias, que ajudam a superar o desafio da variabilidade das renováveis”. Nesse sentido, ele entende que poderia se discutir algum tipo de subsídio para quem desenvolve projetos do gênero. “É um ponto que não foi discutido na MP [medida provisória 998, que retirou os subsídios às fontes renováveis], mas poderia”.

Também estão no radar oportunidades em mobilidade elétrica, segmento que engatinha no Brasil, mas que deve começar a impor desafios ao sistema elétrico com a entrada cada vez maior dos veículos elétricos no mercado. Nesse segmento, há interesse principalmente no gerenciamento de dados para a recarga elétrica. “É uma massa de dados muito grande. Precisaremos de formas para medir [recargas], fazer os pagamentos.”

Com cerca de 3,7 gigawatts (GW) em capacidade instalada operacional e em construção, a AES pretende continuar ampliando sua participação em geração renovável no país, salienta o executivo. O grupo está ainda reforçando a governança da AES Tietê para migrá-la ao Novo Mercado da B3 nos próximos meses, a “cereja do bolo” para uma empresa já forte em compliance, diz. “Todo mundo sabe que a Tietê é campeã em pagar dividendos e esperamos seguir com essa política”, acrescenta.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data : 15/09/2020**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

## LOGÍSTICA BRASIL DEFENDE LEGALIDADE DO SSE/THC-2, MAS COBRA MEDIDAS PARA EVITAR ABUSOS

Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 16/09/2020 - 19:27



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170113-terminal-no-rio.jpg>

**Arquivo**

A associação afirma que alguns terminais ainda cobram valores abusivos pelo serviço segregação e entrega (SSE).

A cobrança da tarifa sobre atividade de segregação e entrega (SSE/THC-2) de contêineres aos recintos alfandegados está sendo alvo de disputa na justiça há anos. Embora a Agência Nacional de Transportes

Aquaviários (Antaq) tenha publicado recentemente uma portaria (nº 34/19), confirmando a legalidade da cobrança, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), tem se posicionado contrário ao pagamento do serviço. Diante desse imbróglio, a Associação Brasileira dos Usuários dos Portos de Transportes e da Logística (Logística Brasil) avalia que a cobrança é legal, mas pondera sobre os valores abusivos.

De acordo com o diretor-presidente da Logística Brasil, André Seixas, não cobrar dos recintos alfandegados externos, assim como a cobrança de valores abusivos, podem gerar desequilíbrios concorrenciais. De acordo com ele, alguns terminais ainda praticam a cobrança excessiva da tarifa. Para tentar barrar este tipo de procedimento, a entidade defende que a Antaq promova uma análise robusta de impacto regulatório (AIR), por meio do qual se desenvolva metodologias para determinar quando há abusos e, conseqüentemente, quando e qual o price cap que será aplicado.

Ele informou que a agência vem fazendo estudos a este respeito, mas sem resultados concretos. Ele entende que todas as variáveis que compõem este assunto devem ser levadas em consideração pela a agência, como é o caso das diferenças de investimentos entre terminais molhados e secos, a disputa pelo mesmo market share de armazenagem, entre outras variantes. Além disso, segundo ele, a realidade de cada região do país, tendo em vista a escala de movimentação, bem como o número de terminais molhados e secos, também devem ser considerados.

“Estamos certos de que existe um número que equilibre o sistema em cada região e cabe a Antaq encontrar este número e aplicá-lo em caso de abuso”, frisou Seixas. A Logística Brasil não concorda com um price cap nacional. O entendimento que este seja regionalizado. Ele criticou a demora da agência e analisar esta questão e definir sobre esses valores em cada região.

Seixas afirmou que quando a associação detecta problemas sobre cobrança abusiva do valor da tarifa, quem está cometendo o abuso é chamado a resolver. Porém, caso o problema não é resolvido a Antaq é acionada. Ele informou que caso a agência também não se posicione, a associação busca outras esferas de atuação.

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

**Data: 16/09/2020**

## BACIA DE EVOLUÇÃO RECUPEROU COMPETITIVIDADE DE TERMINAIS EM ITAJAÍ, AVALIA APM

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16/09/2020 - 19:21

Operador portuário observa que, por enquanto, ainda não existe sinalização de reorganização de serviços a partir da nova configuração. Para empresa, calado não será problema para recepção de navios de maior porte.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200916-apm-terminals-itajai-divulgacao.jpg>  
Arquivo/Divulgação APM

A APM Terminals avalia que a nova bacia de evolução de Itajaí trouxe o desafio para os terminais manterem níveis de eficiência a partir dos novos parâmetros. O diretor-superintendente da APM em Itajaí, Aristides Russi Júnior, disse que o terminal operado pela empresa no complexo trabalha para acompanhar o recebimento de navios de maior porte, como o APL Paris, que tem

aproximadamente 347 metros de comprimento. Ele considera que a nova bacia permitiu a recuperação da competitividade dos terminais de Itajaí.

Aristides destacou a nova configuração e lembrou que, enquanto a bacia de evolução não estava pronta, houve perda de carga para portos vizinhos que estavam com melhores condições de manobra, o que tirava o sono dos operadores em Itajaí. "Trabalhamos para estar aptos a receber grandes navios e poder entregar bacia de evolução para navios maiores. O maior desafio é continuar sendo eficiente da forma que éramos", contou durante videoconferência com jornalistas, na última terça-feira (15). Ele destacou que, nos últimos três anos, o terminal operado pela APM em Itajaí vem crescendo de forma sustentável. Aristides acrescentou que, para uma ocupação saudável, o terminal precisa de mais área.

Em relação aos navios New Panamax, com 366 metros de comprimento, Aristides acredita que o calado não será problema e que o foco deve estar no alargamento do canal para recebimento dos navios com dimensões maiores que as atuais. A avaliação é que a demanda por porta-contêineres desse porte vai depender da economia e será ditada pelos navios que vão atracar futuramente no Porto de Santos. "Acredito que vamos estar balizados por Santos", projetou Aristides.

O diretor-superintendente da APM em Itajaí disse que, por enquanto, ainda não existe uma sinalização de reorganização de serviços dos armadores a partir da nova bacia de evolução. Aristides observa que há armadores fazendo rearranjos para otimizarem seus espaços. Durante os primeiros meses de pandemia, armadores promoveram alguns blank sailings (omissões de portos) na Ásia que impactaram o transporte marítimo mundial e afetaram as importações provenientes da Ásia, principalmente China, em cerca de 35%. Uma das duas linhas regulares vindas da China passou a ser quinzenal durante um período. Aristides comparou que foi diferente que em 2011, por exemplo, quando os grandes armadores grandes ofertas e reduziram muito as receitas no mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 16/09/2020

## CRESCIMENTO DA CABOTAGEM AUXILIA AUMENTO DA MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DO PECÉM

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 16/09/2020 - 17:57

No primeiro semestre de 2020, o porto apresentou um aumento de 6% na movimentação em relação ao mesmo período do ano passado.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170424--porto-do-pecem.jpg>

**Arquivo**

O APM Terminals, principal operador portuário do Porto do Pecém (CE), realizou por videoconferência o balanço das atividades no primeiro semestre do ano, nesta quarta-feira (16). De acordo com o diretor da empresa, Daniel Rose embora a pandemia tenha reduzido as perspectivas de aumento na movimentação para este ano, o porto ainda apresentou crescimentos tanto na importação quanto

na exportação se comparado ao mesmo período do ano passado. Até agosto, o crescimento na movimentação foi de 6% ante os seis primeiros meses de 2019. Ele afirmou que o aumento na balança comercial do Pecém foi sustentado, especialmente, pelo crescimento dos serviços de cabotagem.

Rose afirmou que houve uma importante transferência da carga do modal rodoviário para o aquaviário. “A cabotagem apresentou um bom crescimento no Nordeste”, disse. O Porto do Pecém é uma das mais importantes saídas para a safra de frutas no país. E para a comercialização desse tipo de produto mais perecível, a cabotagem tem uma vantagem sobre os demais modais. Sem contar na capacidade de volume transportado.

De acordo com os dados apresentados por Rose, nos seis primeiros meses de 2020 as importações cresceram 16% em relação ao mesmo período de 2019, e as exportações apresentaram um aumento de quase 37%. De janeiro a março deste ano, o porto apresentou uma boa exportação de frutas no final da última safra. Ele explicou que houve crescimento também porque algumas rotas de exportação feitas em outros portos foram transferidas para Pecém nesses três primeiros meses.

Houve uma queda já aguardada entre os meses de abril em junho por ser entre safra. A queda também foi percebida na cabotagem. Já a partir de julho, começo da safra de frutas de 2020, a cabotagem voltou a crescer apresentando grandes volumes de carga nos navios. Os principais destinos das frutas produzidas no país são os Estados Unidos (EUA) e os países da Europa. No entanto, para este continente só existe linha comercial durante o período de safra. Já para os EUA as rotas são constantes.

Além das frutas, o Pecém exporta sal e pedras; grãos e sementes; carga reefer (carnes em geral); couros e peles. Os principais produtos de importação são os cereais; plásticos; máquinas e eletrônicos; metais, mineração e material de construção; papel e celulose. O APM Terminals atua em 58 países no mundo. Na América Latina a empresa opera em 16 terminais. A atuação no Brasil começou em 1992, mas como terminal marítimo em 2005.

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

**Data: 16/09/2020**

## **PORTOS DA CDRJ REGISTRAM MELHOR DESEMPENHO DO ANO COM ALTA DE 21,7% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM AGOSTO**

**Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/09/2020 - 17:18**

Volume de 5,16 milhões de toneladas é a maior movimentação mensal da companhia desde dezembro de 2018



A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) atingiu a marca de 5,16 milhões de toneladas movimentadas em seus portos no último mês de agosto. O número foi o maior registrado este ano e é também a maior movimentação mensal desde dezembro de 2018. O volume superou em 921 mil toneladas o movimentado em agosto de 2019, o que corresponde a um crescimento de 21,7%. Os dados foram divulgados nesta terça-feira (15) pela Gerência de Planejamento de Negócios da companhia.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200909-porto-de-itagua-granel-graneleiro-pier.jpg>

Os dois principais portos da autoridade portuária — Porto do Rio de Janeiro e Porto de Itaguaí — contribuíram para o resultado positivo. O Porto de Itaguaí movimentou 743 mil toneladas a mais que o mesmo mês do ano anterior, o que corresponde a um aumento de 20,1% no volume de cargas. No Porto do Rio de Janeiro, a alta foi ainda maior, atingindo 31,4%, com 171 mil toneladas a mais que em agosto de 2019.

O bom desempenho observado no mês deveu-se, principalmente, à forte alta nas exportações de minério de ferro pelo terminal da CPBS no Porto de Itaguaí, que atingiu a marca de 1,79 milhões de toneladas, como também em função das exportações de ferro gusa pelo terminal da Triunfo Logística no Porto do Rio de Janeiro com 211 mil toneladas movimentadas em agosto de 2020.

Vale ressaltar que a CDRJ havia registrado o mais alto faturamento recorrente (excluindo receitas extraordinárias) em julho de 2020, tendo atingido a marca de R\$ 53 milhões fruto, sobretudo, do resultado das exportações de minério de ferro pelos terminais da CSN e CPBS no Porto de Itaguaí, em sinergia com uma taxa de câmbio favorável aliada ao elevado preço da commodity no mercado internacional.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 16/09/2020*

## ESTALEIRO MITSUBISHI VAI TESTAR PRIMEIRO SISTEMA DE CAPTURA DE CO2 MARÍTIMO DO MUNDO

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 16/09/2020 - 07:08*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200916-cc-ocean.jpg>

*Projeto "CC-Ocean" em parceria com a K Line e a ClassNK é iniciativa do governo do Japão em apoio ao desenvolvimento de novas tecnologias*

A Mitsubishi Shipbuilding Co., Ltd., uma parte do Grupo Mitsubishi Heavy Industries (MHI), está trabalhando em cooperação com a Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (K Line) e a Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK), para testar um equipamento de captura de CO2 a ser instalado em navios, a fim de verificar a viabilidade do equipamento como um sistema

marítimo.

Este projeto está sendo conduzido com o apoio do Bureau Marítimo do Ministério de Terras, Infraestrutura, Transporte e Turismo (MLIT) do Japão, como parte de seu projeto de assistência para pesquisa e desenvolvimento de avanços tecnológicos no desenvolvimento de recursos marinhos.



Os testes envolvem a conversão de um sistema existente de captura de CO2 para usinas de energia terrestre em um ambiente marinho e sua instalação a bordo de um navio real em serviço. Este projeto, denominado "Captura de Carbono no Oceano" (CC-Oceano), tem como objetivo a captura de CO2 no mar, uma inovação mundial.

O projeto tem duração prevista de dois anos. A construção do equipamento em pequena escala e a avaliação da segurança do sistema serão conduzidos pela Mitsubishi Shipbuilding. A planta ficará pronta em meados de 2021 e, após testes operacionais, será instalada a bordo de um navio da Tohoku Electric Power Co., Inc. operado pela K Line.

Por meio da confirmação operacional e de desempenho em um ambiente marinho real, a Mitsubishi Shipbuilding determinará os requisitos de especificação do sistema como um dispositivo marítimo e também considerará como tornar a planta mais compacta.

Este experimento é o primeiro desse tipo no mundo. O conhecimento adquirido será usado para o desenvolvimento futuro de tecnologias e sistemas para capturar CO2 dos gases de exaustão de equipamentos marítimos e navios. Além disso, o CO2 capturado poderá ser reciclado para uso como uma nova fonte para processos de recuperação aprimorada de óleo (EOR), ou como matéria-prima em combustível sintético, fornecendo uma contribuição significativa para a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/09/2020*

## **ESTALEIROS COREANOS SOFREM SECA DE ENCOMENDAS DE VLCC**

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 16/09/2020 - 06:51*

Os estaleiros coreanos estão passando por período de falta de encomendas, inclusive petroleiros muito grandes (VLCCs), que são uma grande fonte de renda local.

A situação contraria as previsões feitas no início de 2020 de que os pedidos aumentariam devido aos baixos preços do petróleo e à demanda por renovação da frota. Os pedidos de navios gaseiros (GNL) também caíram devido à pandemia de COVID-19.

Foram 12 o número de pedidos globais de VLCC nos primeiros oito meses de 2020, uma queda de 40% em relação ao mesmo período de 2019, de acordo com a Clarkson Research, agência britânica de análise de mercado de construção naval e transporte marítimo. Em termos de tonelagem bruta compensada, 510.000 CGT foram contratados, uma queda de 41% em relação ao ano anterior.

Dos 12 VLCCs encomendados, a Coreia do Sul foi responsável por seis, no Hyundai Heavy Industries Group, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) e Samsung Heavy Industries, cada um com duas unidades VLCCs.

Como a demanda de VLCCs diminuiu, o preço unitário de desses navio também caiu. No final de agosto, o preço de um VLCC era de US\$ 87 milhões, uma queda de 5,4% em relação a 2019.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/09/2020*

## **ESTALEIROS DE DEMOLIÇÃO DE NAVIOS INDIANOS DEVEM SUSPENDER AS OPERAÇÕES DEVIDO À FALTA DE OXIGÊNIO**

*Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 16/09/2020 - 06:44*

Os estaleiros de demolição de navios indianos foram forçados a suspender as operações, já que o país enfrenta uma escassez de suprimentos de oxigênio devido a um recente aumento nos casos de Covid-19.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170623-desmonte-desmanche.JPG>

O número de infecções por coronavírus na Índia ultrapassou a marca de 5 milhões, com mais de 90.000 novos casos relatados na terça-feira. Tem havido uma escassez significativa de oxigênio medicinal nos hospitais do país, e o governo instruiu os fornecedores de oxigênio a fornecer o máximo de produção com hospitais e centros de atendimento Covid com prioridade.

Devido ao aumento dos casos da Covid, os suprimentos de oxigênio estão sendo desviados

para hospitais locais, portanto, haverá uma escassez de oxigênio nos pátios de reciclagem, o que pode levar a uma desaceleração do corte nas próximas semanas.

30% dos estaleiros na Índia já teriam reduzido suas operações pela metade devido à indisponibilidade de suprimentos de oxigênio, enquanto os 70% restantes devem suspender as operações até sexta-feira.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/09/2020*

## PORTO DE SUAPE INAUGURA NOVO CENTRO DE PRONTIDÃO AMBIENTAL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/09/2020 - 06:32*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200916-centro-de-prontidao-ambiental-base-terra-suape-ambiente.jpg>

Base atenderá emergências ocorridas em terra, além de executar atividades rotineiras de prevenção a acidentes emergenciais

O Porto de Suape inaugurou nesta terça (15) o Centro de Prontidão Ambiental – Base Terra, unidade de atendimento a emergências terrestres, atuando em esquema de prontidão 24 horas. A base opera como

primeira resposta a cenários como incêndio e vazamento de produtos perigosos, em ocorrências que possam comprometer a integridade das pessoas, do meio ambiente e do negócio portuário, principalmente em áreas públicas da zona portuária.

O Centro é equipado com recursos materiais específicos, equipe especializada e possui toda a infraestrutura necessária para atuar em incidentes terrestres.

Caso ocorra um cenário emergencial, qualquer pessoa, seja visitante ou trabalhador da área portuária, pode acionar o Centro de Prontidão Ambiental pelo telefone (81) 9.9486-9604. Uma equipe formada por bombeiros civis irá até o local indicado para, inicialmente, avaliar o cenário e tomar as primeiras medidas de resposta. As hipóteses acidentais previstas ou acidentes de processo incluem incêndio, explosão, vazamento de produtos perigosos, tombamento e colisão de veículos.

“O funcionamento do Centro de Prontidão Ambiental - Base Terra reforça a nossa preocupação com a saúde e a integridade dos trabalhadores, visitantes e de toda a comunidade portuária, como também em manter os ambientes marinho e terrestre seguros”, afirma Leonardo Cerquinho,

presidente de Suape. “A base traz mais celeridade à primeira resposta nas 24h iniciais de possíveis acidentes em terra, algo fundamental para não haver proporções maiores”.

O diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade, Carlos Cavalcanti, salienta que a equipe de prontidão também vai executar atividades de prevenção no intuito de impedir ou minimizar danos oriundos de cenários emergenciais. “Rotineiramente, vão avaliar se há vazamentos em trechos de dutos instalados na área portuária, se existem pontos de corrosão em flanges ou válvulas e outras situações que possam comprometer a integridade destes ativos e causar desgastes e problemas maiores”, explica.

O Centro de Prontidão Ambiental - Base Terra, que atende à Norma Reguladora Portuária NR 29, foi instalado no acesso ao Cais 4 do Porto de Suape. Possui área de estacionamento e estrutura em contêineres, que servem de escritório, área de vivência, área de armazenamento de materiais e sala de crise. Estão disponíveis também veículos para deslocamento da equipe e um veículo de combate a incêndio. A equipe é composta por oito pessoas, sendo um supervisor de emergência e sete operadores, com formação de Bombeiro Civil. O investimento anual é de R\$ 1.380.000 e a empresa contratada para operar a base é a Brasbunker, especialista em resposta a cenários emergenciais.

Em junho do ano passado, o Porto de Suape também inaugurou o Centro de Prontidão Ambiental – Base Mar, localizada no Cais 0, dentro da área conhecida como porto interno e próximo à Torre de Controle. O objetivo do Centro é realizar ações preventivas e de respostas em caso de ocorrências envolvendo o aporte de óleo, derivados e demais substâncias alóctones e/ou nocivas no mar e demais corpos d’água, conforme cenários previstos no Plano de Emergência Individual – PEI de Suape. A equipe do Base Mar também atua na prevenção e fiscalização.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/09/2020*

## **TRIUNFO LOGÍSTICA INVESTIRÁ R\$ 120,7 MILHÕES NA MODERNIZAÇÃO DAS SUAS INSTALAÇÕES NO PORTO DO RIO**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/09/2020 - 06:28*

Empréstimo do BNDES é aprovado e os investimentos acontecerão até 2026

A Triunfo Logística, que movimentou 2,4 milhões de toneladas em 2019, sendo responsável pela movimentação de 32% do total de cargas registrado no porto, anunciou um investimento de R\$ 120,7 milhões para modernização das instalações portuárias da empresa no Porto do Rio.

A empresa controla uma área concessionada e alfandegada de aproximadamente 50 mil metros quadrados e atua na estocagem, manuseio, embarque e desembarque de cargas, fornecendo soluções de engenharia e logística para o segmento de óleo e gás, prestando serviço às atividades offshore de exploração e produção de petróleo.

O investimento é fruto de um empréstimo aprovado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que prevê investimentos até 2026 e é uma contrapartida à renovação do contrato de arrendamento antecipado da empresa com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), cuja vigência agora vai até 2037.

O projeto de modernização prevê a recuperação de área subterrânea ao píer no antigo Armazém 30 do cais do porto, obras de remediação ambiental para reparar o desgaste natural em três galerias pluviais, construção de quatro estruturas (chamadas de dolphins) para receber embarcações no terminal siderúrgico do porto, aquisição de guindastes para carga e descarga rápidas, além da modernização da infraestrutura do terminal e reforma de equipamentos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/09/2020*

## WILSON SONS TEM NOVO CEO

*Da Redação NAVEGAÇÃO 16/09/2020 - 06:27*

Após 19 anos como CEO das operações da Wilson Sons no Brasil, Cezar Baião renunciou ao cargo. Fernando Fleury Salek é o substituto. O novo CEO atua há cinco anos como CFO das subsidiárias brasileiras da companhia e diretor de Relações com Investidores.

Baião permanecerá como vice-presidente (Deputy Chairman) do Conselho de Administração da companhia. No Brasil, assumirá o cargo de presidente do Conselho de Administração da holding brasileira, a Wilson Sons de Administração e Comércio Ltda.

Cezar Baião ingressou na Wilson Sons como CFO em 1994.

Durante a sua gestão, a Wilson Sons se tornou o maior operador integrado de logística portuária e marítima do Brasil, contando com terminais de contêiner na Bahia e no Rio Grande do Sul, a maior frota de rebocagem portuária do país (80 rebocadores), 23 embarcações de apoio offshore, duas bases de apoio offshore, dois centros logísticos alfandegados, dois estaleiros no Guarujá (São Paulo) e uma das maiores agências marítimas independentes do Brasil.

Salek é economista formado pela PUC-Rio, com especialização em Finanças Corporativas, Finanças Internacionais e Marketing. Antes de ingressar na Wilson Sons, foi Vice-Presidente de Finanças do BG Group e da BHP Billiton.

A Wilson Sons iniciará o processo seletivo de um profissional para substituir Fernando Salek como CFO das subsidiárias brasileiras e diretor de Relações com Investidores, a partir de março de 2021.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/09/2020*

## DESESTATIZAÇÃO DE ITAJAÍ MANTERÁ AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA E MUNICIPAL, GARANTE SUPERINTENDENTE

*Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 15/09/2020 - 19:50*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170614-porto-de-itajai-foto-ronaldo-silva-jr.JPG>

*Arquivo*

A expectativa é que a desestatização do porto amplie as áreas portuárias e os investimentos em equipamentos mais modernos.

O estudo do modelo de desestatização do Porto de Itajaí (SC) está sendo estruturado pela Empresa de Planejamento Logístico (EPL) e deve ser concluído em 2021. De acordo com o superintendente do

porto, o engenheiro Marcelo Werner Salles, a ideia é que o modelo aplicado priorize as principais necessidades do porto e que mantenha a autoridade portuária pública e municipal. Ele destacou que este sempre foi o desejo da sociedade e das entidades representativas do município.

Salles explicou que há vinte anos o Porto de Itajaí iniciou a parceria público-privada a partir dos arrendamentos de áreas, mas que com o processo de desestatização o porto entrará em um novo ciclo de relacionamento com a iniciativa privada. Segundo ele, a partir desta nova fase será possível aportar mais recursos para que o porto consiga ampliar suas áreas, bem como realizar investimento em novos equipamentos, entre outros serviços necessários.

Ele destacou que a desestatização será importante para que o porto possa apresentar condições favoráveis dentro de um ambiente extremamente concorrencial, como é o caso dos terminais do



Sul do país, sobretudo no segmento de movimentação de contêineres. “É uma forma de reaparelhar o Porto de Itajaí melhorando as condições para o usuário e a produtividade, mantendo o porto de uma forma plena para que possa competir nesse mercado tão acirrado”, disse Salles.

Com uma área ainda pequena, a ideia é que com a desestatização o tamanho do porto possa ser triplicado. Isso deve favorecer ainda o crescimento da produtividade portuária e, conseqüentemente, o aumento do volume movimentado irá demandar a geração de empregos. Segundo Salles, serão gerados empregos indiretos nos terminais portuários e nos transportadores, sendo isso fundamental para manter a qualidade dos serviços prestados. Ele frisou ainda que “apesar de pequeno”, 70% dos produtos industrializados de Santa Catarina passam pelo porto, assim como 4% da balança comercial brasileira. “Nosso porto é pequeno em tamanho, mas grande em representação e importância socioeconômica para o país”, pontuou.

Ele informou que existia uma preocupação do mercado, dos armadores e dos próprios trabalhadores quando a manutenção das suas atividades a partir do processo de desestatização. Porém, de acordo com ele, o ente privado irá regularizar o contrato com a operadora APM Terminals, dando uma nova conotação dentro do bojo de mais investimentos para o Porto de Itajaí.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 16/09/2020*

## APM TERMINALS ESPERA DEFINIÇÃO SOBRE MODELO DE CONCESSÃO EM ITAJAÍ

*Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15/09/2020 - 19:15*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180521-porto-de-itajai-apm-terminals-1.jpg>

*Arquivo/Divulgação*

Empresa, cujo arrendamento vence em 2022, aguarda definição sobre qual modelo será adotado pelos próximos 25 anos de concessão de área dentro do porto organizado.

A APM Terminals demonstrou preocupação quanto ao tempo previsto para definição do futuro dos arrendamentos no complexo portuário de Itajaí. O terminal arrendado pela operadora portuária tem seu arrendamento vencendo em 2022. A avaliação é que, se o governo puder antecipar a definição das regras, será benéfico para todos os players, não somente para a APM. Para a empresa, esse destino deveria estar definido até o ano que vem, o que permitiria a ela se preparar e entender qual modelo será adotado pelos próximos 25 anos de concessão do terminal.

"Se o modelo for diferente do atual e nos deixar ser competitivos para poder fazer diferença e desenvolver economicamente a região, nós vamos brigar, sim, para ficar", afirmou o diretor-superintendente da APM em Itajaí, Aristides Russi Júnior, durante videoconferência com jornalistas, nesta terça-feira (15).

A empresa espera condições mais competitivas e que tragam mais liberdade em relação a concorrentes fora do porto organizado e na área de influência do complexo portuário. Aristides citou a questão da mão de obra avulsas. "Não queremos precarizar os avulsos, mas não podemos viver num modelo de exclusividade. Isso deixa menos eficiente e menos competitivo", analisou Aristides.

O diretor-superintendente disse que os efeitos da pandemia foram sentidos principalmente com retração nos meses de abril e junho, começando a se recuperar no mês seguinte. Junho e julho



tiveram números similares a 2019 e os demais meses apresentaram resultados melhores do que esperado, com influência das exportações de contêineres de carga seca e refrigerada, além do efeito da valorização do dólar frente ao real.

A expectativa da APM é que o terminal em Itajaí movimentará em torno de 521 mil TEUs em 2020, ante 490 mil TEUs movimentados em 2019. Atualmente, o terminal tem capacidade operacional anual de 581 mil TEUs. Aristides destacou que o terminal operado pela APM em Itajaí foi um dos que mais cresceram no primeiro semestre de 2020 no Brasil, segundo dados da Dataliner.

De janeiro a agosto, as operações da APM Terminals em Itajaí cresceu 10,2% comparado ao mesmo período de 2019. Um dos destaques foi o crescimento de 34,15% nas importações. "O ano teria sido extremamente positivo para indústria num todo, mas momento de retração trouxe alguns desafios. Conseguimos crescer dois dígitos", ressaltou Aristides.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/09/2020*

## **ARMADORES DE PORTA-CONTÊINERES TÊM ANO INESPERADAMENTE BOM**

*Da Redação NAVEGAÇÃO 15/09/2020 - 18:55*

As taxas de frete descontroladas no segundo e terceiro trimestres fizeram os analistas se esforçarem para reescrever as previsões pessimistas publicadas até junho, passando a prever o que promete se tornar o ano mais lucrativo da indústria de navegação já registrado.

Taxas crescentes da Ásia para os EUA e sinais de recuperação em outras rotas comerciais importantes levaram Lars Jensen, cofundador do grupo de consultoria Sea-Intelligence, a reformular sua previsão, com indicação de lucratividade geral pela segunda vez em dois meses. O cenário mais otimista aponta para lucros de US\$ 15 bilhões se as linhas conseguirem replicar seus resultados do primeiro semestre.

As operadoras mudaram completamente a forma como operam seus negócios e conseguiram navegar de forma muito sólida durante a crise da pandemia, uma habilidade que provavelmente continuarão a exercer no futuro. Segundo Larsen, o poder de precificação das operadoras aumentou.

As taxas de frete não mostram sinais de desaceleração e o cenário do último trimestre do ano é imprevisível. As taxas atingiram níveis recordes após sete semanas consecutivas de aumentos na rota do Pacífico.

Embora as taxas crescentes tenham sido em grande parte uma característica do que agora é a via de comércio mais importante do mundo, uma experiência semelhante está sendo sentida agora em outras vias de comércio leste-oeste e norte-sul.

Esta semana, as taxas registradas no Shanghai Containerized Freight Index entre a Ásia e a costa leste da América do Sul saltaram de US\$ 2.223/TEU para US\$ 2.901/TEU, uma recuperação de 31% em relação à semana anterior.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 16/09/2020*