

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

RESUMO INFORMATIVO  
COM AS PRINCIPAIS  
NOTÍCIAS DOS SETORES  
PORTUÁRIO E DE  
NAVEGAÇÃO

Edição 212/2020  
Data: 11/12/2020

### ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DO NOVO FUNDEB E PREVÊ REPASSES AO SISTEMA S.....	4
<b>ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS.</b>	<b>4</b>
ECONOMIA BRASILEIRA DEVE ENCOLHER NO 1º TRI DE 2021 ANTES DE VOLTAR A CRESCER.....	4
OTIMISMO DO EMPRESÁRIO INDUSTRIAL AUMENTA EM DEZEMBRO E REFORÇA RETOMADA .....	5
ESPECIALISTAS, POLÍTICOS E EMPRESÁRIOS APONTAM CARACTERÍSTICAS QUE HABILITAM O RIO DE JANEIRO A SE TORNAR UM POLO LOGÍSTICO .....	6
<b>PECEM - COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO</b> .....	<b>7</b>
COMPLEXO DO PECÉM ENCERRA PARTICIPAÇÃO NA EXPOLOG EM PAINEL SOBRE AS POTENCIALIDADES DO AGRONEGÓCIO ....	7
PORTO DO PECÉM GANHA NOVA LINHA DE CABOTAGEM.....	8
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>9</b>
PORTO DE NITERÓI RECEBE VISITA DO DIRETOR DE GESTÃO PORTUÁRIA DA CDRJ .....	9
<b>O SOPESP - SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO</b> .....	<b>10</b>
RELATOR ADIA APRESENTAÇÃO DE PEC EMERGENCIAL PARA 2021.....	10
ESPECIALISTAS APONTAM QUAIS SERÃO AS TENDÊNCIAS DE IMPORTAÇÃO PARA 2021 EM EVENTO ONLINE E GRATUITO .....	10
<b>ISTOÉ - DINHEIRO</b> .....	<b>11</b>
CONSTRUÇÃO DO GASODUTO NORD STREAM 2 É RETOMADA, APESAR DAS CRÍTICAS .....	11
STF VAI DECIDIR SE ESTADOS PODERÃO COMPRAR VACINAS SEM AVAL DA ANVISA .....	12
<b>EXTRA ONLINE</b> .....	<b>13</b>
DISCUSSÃO SOBRE VAZÃO DE BELO MONTE GERA TENSÃO ENTRE ACIONISTAS E GOVERNO .....	13
DADOS DE OUTUBRO SINALIZAM 4º TRIMESTRE DE CRESCIMENTO ELEVADO, DIZ MINISTÉRIO DA ECONOMIA.....	15
SETOR DE SERVIÇOS CRESCE PELO QUINTO MÊS SEGUIDO, MAS NÃO RECUPERA PERDAS DA PANDEMIA .....	16
<b>ESTADO DE MINAS - MG</b> .....	<b>17</b>
LEILÃO DA TECNOLOGIA 5G NO BRASIL DEVE ARRECADAR CERCA DE R\$ 20 BILHÕES .....	17
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS</b> .....	<b>20</b>
LEI DO GÁS É ALTERADA E VOLTA PARA A CÂMARA DOS DEPUTADOS .....	20
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>22</b>
MARINHA LANÇA SEGUNDO SUBMARINO DE PROGRAMA ORÇADO EM R\$ 37,1 BILHÕES E QUE PREVÊ MODELO DE PROPULSÃO NUCLEAR .....	23
GUEDES NÃO DESCARTA MEDIDAS DE ESTÍMULO SEM IMPACTO FISCAL EM 2021, COMO ANTECIPAÇÃO DE BENEFÍCIOS.....	25
REGRA DO LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO DO SANTOS DUMONT VAI PERMITIR QUE DONA DO GALEÃO ENTRE NA DISPUTA .....	26
GOVERNO QUER OBTER R\$ 110 BILHÕES COM VENDA DE IMÓVEIS ATÉ 2022, DIZ SECRETÁRIO .....	27
STF DECIDE QUE GOVERNO PODE ALTERAR POR DECRETO ALÍQUOTA DE IMPOSTO SOBRE RECEITA FINANCEIRA DE EMPRESAS	29
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>29</b>
‘É ABSOLUTAMENTE LAMENTÁVEL QUE HAJA DESVIOS COM PESSOAS MORRENDO NOS HOSPITAIS; NÃO TEM PERDÃO, NÃO PODE TER NENHUM TIPO DE LENIÊNCIA’, DIZ FUX .....	29
DESESTATIZAÇÃO DA ELETROBRAS VAI À PAUTA NO 1º SEMESTRE NO CONGRESSO, DIZ LÍDER .....	30
GUEDES FALA EM ANTECIPAR BENEFÍCIOS E ADIAR IMPOSTOS EM 2021 PARA ATENUAR FIM DE AUXÍLIO.....	31
SEIS ESTADOS TERÃO DE CONGELAR SALÁRIOS DE SERVIDORES SE PEC EMERGENCIAL PASSAR.....	32
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>34</b>
TRANSPORTE MARÍTIMO ENFRENTA “TEMPESTADE PERFEITA” .....	34
VIRACOPOS E GOVERNO LEVAM DISPUTAS PARA ARBITRAGEM .....	35
GOVERNOS FEDERAL E DE SP E SETOR PRIVADO LANÇAM CENTRO PARA 4ª REVOLUÇÃO INDUSTRIAL .....	36
CADE APROVA COMPRA DA CORRETORA NECTON PELO BTG PACTUAL.....	37
FT: COVID DESENCADEIA TEMPESTADE PERFEITA PARA COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO .....	37
<b>G1 – O PORTAL DE NORÍCIAS DA GLOBO</b> .....	<b>39</b>
SENADO APROVA PROJETO QUE CRIA NOVA LEI DE LICITAÇÕES; TEXTO VAI À SANÇÃO DE BOLSONARO .....	39



<b>FOLHA DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>41</b>
SENADO APROVA NOVA LEI DE LICITAÇÕES COM ATÉ 8 ANOS DE PRISÃO POR FRAUDES .....	41
INICIADA POR DILMA, PONTE EM PORTO ALEGRE INAUGURADA POR BOLSONARO FACILITARÁ ESCOAMENTO DE PRODUÇÃO	42
<b>DIÁRIO DO NORDESTE - CE</b> .....	<b>43</b>
CEARÁ PODE SER PORTA DE ENTRADA DO PAÍS EM ACORDO UE-MERCOSUL .....	43
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS</b> .....	<b>45</b>
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 12,4% EM NOVEMBRO .....	45
PARA FIRJAN, NÃO É UMA NECESSIDADE IMEDIATA QUE SE TENHA MAIS NAVIOS NA CABOTAGEM .....	46
ICN ESTUDA AMPLIAR PORTFÓLIO COM MANUTENÇÃO E CONSTRUÇÃO DE NAVIOS DE SUPERFÍCIE .....	47
EMPRESAS DE APOIO MARÍTIMO AUMENTARAM CUSTOS EM 30% PARA OPERAREM NA PANDEMIA .....	48
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA</b> .....	<b>49</b>
MERCOSHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS .....	49



### A TRIBUNA DIGITAL (SP)

## CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DO NOVO FUNDEB E PREVÊ REPASSES AO SISTEMA S

A participação federal passa dos atuais 10% para 23%

A Câmara dos Deputados aprovou o texto-base do Projeto de Lei Complementar nº 4372/20 que regulamenta o novo Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), estabelecido pela Emenda Constitucional nº 108/20 promulgada em agosto.

A regulamentação é necessária para que os recursos do fundo estejam disponíveis em janeiro do próximo ano. O Fundeb se torna permanente a partir de 2021 para financiar a educação infantil e os ensinos fundamental e médio nas redes públicas. O fundo é composto de 20% da receita de oito impostos estaduais e municipais e de valores transferidos de impostos federais. Em 2019, o Fundeb custeou R\$ 156,3 bilhões para a rede pública.

Com o novo Fundeb, o Congresso aumentou a participação da União no financiamento da educação básica. A participação federal passa dos atuais 10% para 23%. O aumento é escalonado. No ano que vem, o percentual passa para 12%. Em 2022, 15%; em 2023, 17%; em 2024, 19%; em 2025, 21%; e a partir de 2026, 23%.

Os valores alocados pelo governo federal serão distribuídos para os municípios que não alcançarem o valor anual mínimo aplicado por aluno na educação. O Fundeb permanente adota o Valor Aluno Ano Total (Vaat) como referência de cálculo para distribuição de recursos da complementação da União.

Na aprovação, a Câmara dos Deputados incluiu, por meio de emenda de destaque, a possibilidade de destinação de 10% dos recursos do Fundeb para instituições filantrópicas comunitárias, confessionais e para educação profissionalizante, inclusive promovida por entidades do Sistema S (Senai e Senac) - já financiadas pela taxa de 2,5% sobre a folha de pagamento das empresas brasileiras. Esses valores são recolhidos com os tributos do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

*Fonte : A Tribuna Digital - SP*

*Data : 11/12/2020*



## ABTRA – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

### ECONOMIA BRASILEIRA DEVE ENCOLHER NO 1º TRI DE 2021 ANTES DE VOLTAR A CRESCER

Um estudo internacional apontou que o Brasil deve passar por uma nova queda de atividade econômica a partir do começo de 2021 antes de voltar a registrar uma recuperação mais sólida. O Rastreador da Recuperação Global, índice criado pela consultoria Euromonitor, avaliou a taxa de recuperação em 48 países — e o Brasil está entre as nações com pior perspectiva.

O índice aponta para uma nova redução da atividade econômica no país a partir do primeiro trimestre do ano que vem. O nível mais baixo deve ser alcançado entre abril e maio, repetindo o desempenho

de 2020, quando a economia começou a declinar acentuadamente ainda no primeiro trimestre e alcançou sua menor atividade no meio do segundo trimestre.

O motivo para o declínio e atraso na retomada, segundo o estudo, são as novas ondas de infecção pela Covid-19. “O caminho para a recuperação do Brasil é longo e está vulnerável a uma segunda onda de infecções por Covid-19”, aponta o relatório.

Essa queda, segundo a consultoria, deve reverter a melhora que a economia nacional registra a partir do terceiro trimestre e devolvê-la a níveis de agosto.

O estudo aponta ainda uma recuperação já no segundo trimestre, mas insuficiente para restaurar a economia ainda no ano que vem. O nível de atividade econômica do Brasil pré-pandemia só deve ser restabelecido em 2022.

### Retomada pelo mundo

As perspectivas quanto à recuperação dos outros países também não é das mais animadoras. Apenas 20 entre os 48 países avaliados devem recuperar seus níveis de atividade econômica até dezembro do ano que vem. A estimativa está amparada na ideia de que as campanhas de vacinação estejam em plena atividade para essas nações a partir do meio do ano.

Em 2020, a economia mundial deve sofrer uma retração de 5,3% –em setembro, a consultoria estimava uma queda de 4,8% por conta. Essa piora na expectativa ocorre por causa do recrudescimento da pandemia em países da União Europeia. Para o ano que vem, o crescimento não deve ser maior que 0,7%, prevê o estudo.

Apesar da lenta recuperação, alguns países já alcançaram o nível econômico que tinham em 2019. A China, que teve o melhor resultado, aderiu ao lockdown severo nas regiões mais expostas ao vírus e recuperou seu nível pré-pandemia no terceiro trimestre deste ano. Suécia e Suíça, que optaram por uma política mais flexível de contenção do vírus, também já voltaram ao patamar econômico do ano passado.

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados*

*Data : 11/12/2020*

## OTIMISMO DO EMPRESÁRIO INDUSTRIAL AUMENTA EM DEZEMBRO E REFORÇA RETOMADA



[https://midias.correiobraziliense.com.br/\\_midias/jpg/2020/11/13/675x450/1\\_17504209266\\_7967fdcaa5\\_o-6396150.jpg](https://midias.correiobraziliense.com.br/_midias/jpg/2020/11/13/675x450/1_17504209266_7967fdcaa5_o-6396150.jpg)

*(crédito: Miguel Ângelo/CNI/Direitos Reservados)*

A Pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI) revela este mês que os empresários industriais estão otimistas com relação ao desempenho da economia brasileira. Em dezembro, o Índice de Confiança do Empresário Industrial (Icei) foi de 63,1 pontos, um aumento de 0,2 ponto em relação ao mês de novembro, quando

estava em 62,9 pontos.

Na pesquisa, valores acima de 50 pontos indicam confiança do empresário e, quanto mais acima de 50 pontos, maior e mais disseminada é a confiança. Na mesma lógica, valores abaixo de 50 pontos indicam falta de confiança.

Em meio à pandemia de covid-19, o Icei registrou uma forte queda em abril, quando chegou a 34,5 pontos, o menor índice da série histórica. Desde então, contudo, não voltou a cair. De junho a setembro, a confiança dos empresários apresentou forte recuperação. Em outubro, o indicador ficou estável, mas cresceu novamente em novembro e voltou a ficar estável no mês atual.

“Nestes últimos meses, de variações menores em patamares elevados, o índice vem reforçando a confiança dos empresários da indústria com relação à economia brasileira e às suas empresas”, diz a nota da CNI.

A confederação reforça, ainda, que com a continuidade do otimismo, espera-se que a indústria, que, de uma forma geral, já chega a níveis de pré-crise, deva retomar a trajetória anterior de crescimento, com aumentos graduais da produção, investimento e emprego

### Condições de negócios no país

O empresário da indústria brasileira continua a mostrar percepção de melhora significativa das condições de negócios no Brasil. Esse cenário é refletido em um dos componentes do Icei, o Índice de Condições Atuais, que variou 0,3 ponto e ficou em patamar elevado, acima de sua média histórica, em 59,5 pontos em dezembro.

O segundo componente, o Índice de Expectativas, também demonstra continuidade do otimismo do empresário. Esse indicador variou 0,1 ponto e ficou em 64,9 pontos em dezembro, mantendo-se num patamar elevado de confiança.

*Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados  
Data : 11/12/2020*

## ESPECIALISTAS, POLÍTICOS E EMPRESÁRIOS APONTAM CARACTERÍSTICAS QUE HABILITAM O RIO DE JANEIRO A SE TORNAR UM POLO LOGÍSTICO

O estado do Rio de Janeiro tem o potencial de se transformar em um grande polo de logística integrada, estimulado pelos setores de petróleo e gás, e de turismo. A região conta com várias instalações portuárias ao longo de seu litoral, malhas rodoviária e ferroviária, e aeroportos.



[https://scontent-gig2-1.xx.fbcdn.net/v/t1.0-9/130254414\\_964505324073689\\_1110402452049774461\\_o.jpg?\\_nc\\_cat=108&ccb=2&\\_nc\\_sid=9267fe&\\_nc\\_eui2=AeGuXezzfO55pY3ARHgDgzKpCjfqV5cHY71KN9C\\_lw\\_djsgioWttlefgfQXSApgAFxl&\\_nc\\_ohc=qP9BtlZFlu8AX-iarEf&\\_nc\\_ht=scontent-gig2-1.xx&oh=9bf17b15ee6138ba4f6a5a1b5f1eee85&oe=5FF82CFB](https://scontent-gig2-1.xx.fbcdn.net/v/t1.0-9/130254414_964505324073689_1110402452049774461_o.jpg?_nc_cat=108&ccb=2&_nc_sid=9267fe&_nc_eui2=AeGuXezzfO55pY3ARHgDgzKpCjfqV5cHY71KN9C_lw_djsgioWttlefgfQXSApgAFxl&_nc_ohc=qP9BtlZFlu8AX-iarEf&_nc_ht=scontent-gig2-1.xx&oh=9bf17b15ee6138ba4f6a5a1b5f1eee85&oe=5FF82CFB)

Na última terça-feira (8), especialistas, agentes públicos e privados que atuam no setor reuniram-se no webinar LogD-RJ (Logística e Desenvolvimento no Estado do Rio de Janeiro), promovido pela Meta Consultoria e Comunicação e pela JCM Políticas Públicas, para debater o tema – assista à íntegra neste link.

O evento contou com a participação do deputado federal Hugo Leal (PSD-RJ), do senador Carlos Portinho (PSD-RJ) e do secretário de Transportes do Rio de Janeiro, Delmo Pinho. Também participaram o presidente do Conselho de Administração do Cabo Frio Airport, Eduardo Valle; o vice-presidente da Coderte (Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro), Roberto Aroso; o economista Marcos Poggi; o engenheiro naval Nelson Carlini; e o empresário Rui Barreto Filho.

Em sua apresentação, Delmo Pinho detalhou os principais projetos de transportes do estado, abrangendo a ampliação do hinterland a partir de concessões rodoviárias, o aperfeiçoamento de corredores ferroviários, a transformação do estado em um hub aéreo, e a competitividade do setor portuário. O senador Carlos Portinho e o deputado Hugo Leal também abordaram o potencial econômico do Rio de Janeiro.

O debate seguiu pelas quatro grandes áreas contempladas pelos projetos apresentados por Pinho. Marcos Poggi tratou das necessidades para uma retomada do dinamismo do Porto do Rio de Janeiro

após seu esvaziamento durante a gestão de Eduardo Paes na prefeitura. Já Nelson Carlini abordou as conexões entre a indústria naval e logística.

No setor aeroportuário, Eduardo Valle falou sobre o aeroporto internacional de Cabo Frio, hoje um hub de cargas do segmento de petróleo e gás, mas voltado também ao setor de turismo. De acordo com Valle, o aeroporto, que está conectado aos portos do Açú e do Forno, tem a segunda maior pista de pouso do estado e uma das maiores do país, com capacidade para receber os grandes cargueiros em operação no mundo, como o Boeing 747 Cargo e o russo Antonov.

Roberto Aroso apresentou um projeto de desenvolvimento de terminais marítimos sustentáveis ao longo da costa fluminense, voltados para carga, turismo e passageiros. Já no segmento ferroviário, Rui Barreto Filho destacou a importância de uma conexão direta entre o sul de Minas e o Porto do Rio de Janeiro, aproveitando a grande produção agrícola mineira e estabelecendo um corredor exportador de baixo custo para a cadeia produtiva.

O LogD-RJ foi patrocinado por ICTSI Brasil Rio, Multiterminais e Cabo Frio Airport, e teve apoio institucional da Secretaria de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, da Coderte, da Câmara de Comércio Brasil-Chile, do Rotary Club e da Agência INFRA, como media partner.

**Fonte: Agência INFRA**

Fonte : ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados

Data : 11/12/2020



## PECEM - COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO

### COMPLEXO DO PECÉM ENCERRA PARTICIPAÇÃO NA EXPOLOG EM PAINEL SOBRE AS POTENCIALIDADES DO AGRONEGÓCIO



<https://www.complexodopecem.com.br/wp-content/uploads/2020/12/Expolog-Cortada-1024x400.jpg>

O Complexo do Pecém encerrou nesta quinta-feira, 10, sua participação na Feira Internacional de Logística (Expolog) 2020, que, neste ano, completou 15 anos de concepção e foi realizada, pela primeira vez, de modo on-line. Durante os dois dias

de evento, representantes do Pecém estiveram presentes nos três diferentes seminários da feira, através de painéis, palestras e apresentação de cases, contribuindo para importantes discussões sobre a evolução do setor logístico.

Ontem, a diretora executiva de relações institucionais do Complexo do Pecém, Rebeca Oliveira, e a diretora de operações da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, Andréa Freitas, participaram do painel “Novos Mercados”, que fechou a programação do Seminário Logística no Agronegócio. Na ocasião, ambas destacaram a capacidade de todo o Complexo, composto por Área Industrial, Porto e ZPE, em oferecer soluções ao agronegócio.

*“O agronegócio está diretamente relacionado à história do Porto do Pecém. Dessa forma, estamos sempre fazendo alterações e investimentos para trazer novas linhas e levar os produtos do Ceará ainda mais longe. Nossa batalha, hoje, é viabilizar uma linha de longo curso para a Ásia e assim ampliar as possibilidades para o produtor local”, destaca Rebeca Oliveira.*

“No caso da ZPE Ceará, um passo importante será a abertura do Setor 2, que será uma área com forte potencial de se tornar um grande cluster de alimentos”, complementa Rebeca. Iniciadas em

junho deste ano, as obras de expansão (Setor 2) da ZPE Ceará, atingiram 60% de conclusão no fim de novembro. Com 137 hectares distribuídos em quatro módulos, a área tem como objetivo atrair empresas de pequeno e médio porte, o que traz boas possibilidades ao agronegócio.

*“Há produtos com grande potencial, como é o caso do café, da cera e da polpa de frutas, que fazem parte de setores que podem estar dentro da ZPE. Com os benefícios fiscais e demais incentivos, chega a mais de 40% o ganho, tanto a nível de equipamentos, como também de insumos”, conta Andréa Freitas.*

Ainda dentro da programação desta quinta-feira da Expolog, o gerente de negócios portuários do Complexo do Pecém, Raul Viana, participou do Seminário Oportunidades para os Jovens na Logística, onde falou sobre o case da YoungShip Brazil, com foco na promoção de jovens líderes para o futuro, de forma a impulsionar suas carreiras demonstrando ao mercado seus talentos.

### PRIMEIRO DIA DE EVENTO

Ao longo da quarta-feira, primeiro dia de Expolog, o Pecém contou com representantes em dois painéis do XV Seminário Internacional de Logística. Em um deles, que abordou portos internacionais, a diretora executiva comercial do Complexo do Pecém, Duna Uribe, debateu com representantes dos portos de Roterdã (Holanda) e de Valência (Espanha), além de Mike Wychocki, CEO da EagleRail Container Logistics, empresa logística localizada em Chicago (EUA).

Também no XV Seminário Internacional de Logística, o vice-presidente de operações do Complexo do Pecém, Cornelis Hulst, participou do painel “Cabotagem no Brasil – Nova Política Pública”, onde discutiu o tema com importantes autoridades do setor. Ainda na quarta-feira, o gerente de operações do Complexo do Pecém, José Alcântara Neto, apresentou um case sobre operações portuárias e multimodalidade, durante a programação do Seminário Oportunidades para os Jovens na Logística realizado pela Expolog 2020.

### ESTANDE VIRTUAL



<https://www.complexodopecem.com.br/wp-content/uploads/2020/12/Expolog-E.-Virtual-Pecem-1024x506.jpg>

Além de contar com representantes em todos os três seminários da Expolog, o Complexo do Pecém também participou do evento através de um estande virtual, que podia ser acessado digitalmente. Nele, era possível assistir vídeos sobre a estrutura do Pecém, assim como acessar o site oficial, agendar reuniões de negócios e conferir

uma apresentação completa e bilíngue sobre todo o Complexo, incluindo informações sobre a Área Industrial, Porto e ZPE Ceará.

**Fonte : PECÉM – Complexo Industrial e Portuário**

**Data : 11/12/2020**

### PORTO DO PECÉM GANHA NOVA LINHA DE CABOTAGEM

O serviço, ofertado em parceria com a companhia de navegação Norsul, vai permitir a movimentação de carga geral entre o sudeste e o nordeste do Brasil

A sétima e nova linha regular de cabotagem do Porto do Pecém já está operando após a formalização da parceria entre a Companhia de Navegação Norsul e o Complexo do Pecém (CIPP S/A). O objetivo é ampliar a movimentação de cargas entre o sudeste e o nordeste do Brasil, pois a Norsul, empresa brasileira de navegação, passou a contar com um serviço regular de embarque mensal para o terminal portuário do Pecém, localizado no litoral oeste do Ceará.



A Norsul possui o Vitoria Bay, navio de projeto multipropósito e de bandeira brasileira, dedicado a cargas eólicas e carga geral. A embarcação é considerada ideal para atender a nova dinâmica logística, ampliando serviços e operações e podendo ainda atender outras demandas que necessitem de soluções diferenciadas. O novo serviço vai conectar o Porto de Praia Mole, no Espírito Santo, ao Porto do Pecém uma vez ao mês.

“A Norsul amplia seu leque de soluções logísticas com esta nova parceria com o Pecém e potencializa novos serviços para diferentes tipos de cargas e também atende segmentos industriais como a siderurgia, energia eólica e o agronegócio. Estamos felizes com mais esta perspectiva que vai movimentar a economia, facilitar a logística de nossos clientes atuais e também nossos prospects no mercado” diz Angelo Baroncini, diretor-presidente da Norsul.

“O Complexo do Pecém tem na Norsul uma grande parceira comercial, em que ambas as empresas possuem mútuos objetivos focados em estimular e fortalecer a navegação de cabotagem em nosso país. Esta linha – com regularidade mensal – opera entre as regiões sudeste e nordeste, movimentando carga geral, principalmente produtos siderúrgicos, e estamos estimulando outros segmentos da indústria, tais como setor eólico, construção civil e granitos para se beneficiarem também da cabotagem.”

*Afirma Danilo Serpa, diretor-presidente do Complexo do Pecém.*



<https://www.complexodopecem.com.br/wp-content/uploads/2020/12/image00010-1024x768.jpeg>

### Sobre a Norsul

A Companhia de Navegação Norsul é uma empresa líder da navegação privada no Brasil. Especializada no transporte de todo tipo de carga a granel, carga geral, de projeto e carga especiais com uma frota de 504.000 toneladas de porte bruto. Desde a sua fundação navega no rumo da excelência, com disciplina e eficiência, a fim de garantir a máxima qualidade e a total segurança em suas operações.

Ciente de que suas atividades estão fortemente ligadas à economia nacional, a companhia tem o desafio de operar de forma responsável e ser uma marca reconhecida e admirada por seus clientes, fornecedores, colaboradores, acionistas e investidores. Desde o mês de janeiro de 2020 vem neutralizando as emissões de suas viagens através do Programa Carbono Neutro Norsul, uma iniciativa inédita na cabotagem industrial brasileira.

**Fonte : PECÉM – Complexo Industrial e Portuário**

**Data : 11/12/2020**

# Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

## PORTAL PORTO GENTE

### PORTO DE NITERÓI RECEBE VISITA DO DIRETOR DE GESTÃO PORTUÁRIA DA CDRJ

**ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas**

O diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Mario Povia, visitou o Porto de Niterói na última quarta-feira (9). Depois de conhecer o prédio administrativo da Gerência do Porto de Niterói, Povia verificou de perto as operações portuárias da unidade e se reuniu com representantes das empresas arrendatárias Nitshore Engenharia e Serviços Portuários e Nitport Serviços Portuários, que apresentaram as instalações dos terminais, além de projetos e demandas.

Segundo Mario Povia, o Porto de Niterói “consiste em uma importante infraestrutura para o desenvolvimento de atividades offshore e tem um grande potencial de crescimento, sobretudo se considerarmos o horizonte de curto e médio prazo na exploração de óleo e gás na costa sudeste brasileira”. A visita do diretor foi acompanhada pelo assessor Abdalla Mansur, pelo superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro, Leandro Lima, e pela gerente do Porto de Niterói, Aline Moriggi. Também estiveram presentes os consultores da Merco Shipping, Raquel Lannes, Aluísio Sobreira e Laury Barcellos.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 11/12/2020*



## O SOPESP - SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

### RELATOR ADIA APRESENTAÇÃO DE PEC EMERGENCIAL PARA 2021



[https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/1\\_senador\\_marcio\\_bittar-568888.jpg](https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/1_senador_marcio_bittar-568888.jpg)

*Senador Marcio Bittar após reunião com ministro da Economia, Paulo Guedes, em Brasília*

SÃO PAULO (Reuters) – O relator da PEC Emergencial, senador Marcio Bittar (MDB-AC), anunciou em nota nesta sexta-feira o adiamento da apresentação do relatório sobre a medida para o ano que vem, alegando a complexidade do tema e a atual conjuntura do país, sem entrar em detalhes.

“Em vista da complexidade das medidas, bem como da atual conjuntura do país, decidi não mais apresentar o relatório da PEC Emergencial em 2020”, afirmou Bittar na nota.

“Creio que a proposta será melhor debatida no ano que vem, tão logo o Congresso Nacional retome suas atividades e o momento político se mostre mais adequado. Responsabilidade e cautela são as palavras de ordem.”

A PEC (Proposta de Emenda à Constituição) tem o objetivo de regulamentar o teto de gastos com gatilhos e tratar de temas do pacto federativo.

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

*Data : 11/12/2020*

### ESPECIALISTAS APONTAM QUAIS SERÃO AS TENDÊNCIAS DE IMPORTAÇÃO PARA 2021 EM EVENTO ONLINE E GRATUITO



[https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/Navio\\_comercio\\_exterior\\_porto2-150x150.jpg](https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/Navio_comercio_exterior_porto2-150x150.jpg)

Curitiba – A segunda edição do Comex Solutions 2020 — série de debates que reúne mensalmente grandes empresas do comércio exterior — vai discutir as tendências de importação para 2021 e o que esperar do comércio exterior no pós-pandemia. O evento será online e gratuito, no dia 15 de dezembro, a partir das 17h30.

Para a conversa estarão presentes Flávio de Faria Rufino, diretor operacional e comercial na Ascensus Trading & Logística, e Pietro

Paroni, gerente geral de desenvolvimento de negócios na Multilog. O Comex Solutions é organizado pela Pinho Logística, empresa especializada em comércio exterior e logística aduaneira.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/12/Carlos-Henrique-Ferreira-de-Souza-CEO-do-Grupo-Pinho-300x196-1-150x150.jpg>

**Carlos Henrique Ferreira de Souza, CEO do Grupo Pinho**

“A ideia é fazer uma análise sobre 2020 e refletir sobre tendências de importações, especialmente em relação ao que o mercado de trading e armazéns espera para 2021. O Comex Solutions já se tornou um evento tradicional para nós e é direcionado para quem deseja acelerar o conhecimento em comércio exterior com alguns dos principais profissionais atuantes neste segmento”, diz Carlos Henrique Ferreira de Souza, CEO da Pinho.

### Inscrição

A inscrição deve ser feita por meio do site <https://digital.pinho.com.br/webinar-cs20>. O evento será transmitido pelo YouTube. Durante o debate, o público poderá interagir com os especialistas por meio de perguntas no chat.

### Reflexos da pandemia

Na primeira edição de 2020, especialistas discutiram o impacto da pandemia no comércio exterior. Para o debate foram chamados Tatiane Vigiarelli, gerente de logística internacional da Ambev, e Cleber Mattar Pereira, gerente de logística da Valmet. A live pode ser revista neste link.

### Serviço

Comex Solutions 2020 – Segunda edição do ano

As tendências de importação para 2021

Quando: 15 de dezembro

Horário: 17h30

Onde: Online, em live no YouTube. O link será enviado aos participantes após a inscrição pelo site.

Inscrições: Pelo site <https://digital.pinho.com.br/webinar-cs20>

Investimento: Gratuito

(\*) Com informações do Grupo Pinho

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

Data : 11/12/2020

# ISTOÉ Dinheiro

## ISTOÉ - DINHEIRO

### CONSTRUÇÃO DO GASODUTO NORD STREAM 2 É RETOMADA, APESAR DAS CRÍTICAS

Interrompida há quase um ano, a construção do controverso gasoduto Nord Stream 2 que une Rússia e Alemanha foi retomada nesta sexta-feira (11), apesar de uma recente advertência dos Estados Unidos – anunciou a empresa em um comunicado.

Para completar este projeto de mais de 9 bilhões de euros (10,9 bilhões de dólares), o navio russo “Fortuna” coloca “uma seção de 2,6 km de oleoduto na área econômica exclusiva alemã” no Mar Báltico, explicou um porta-voz à AFP.

Com o anúncio, as ações da Gazprom aumentaram 3,5% na Bolsa de Moscou.

Inicialmente, a implementação do Nord Stream 2 estava prevista para o começo de 2020.

O Nord Stream 2 é um gasoduto que, supostamente, dobrará a capacidade de fornecimento de gás russo em relação à do Nord Stream 1, em funcionamento desde 2012, garantindo a segurança do abastecimento da Europa Ocidental através do Mar Báltico.

É visto, no entanto, com maus olhos pelos Estados Unidos e por países europeus, como Polônia, que temem a dependência dos europeus ao gás russo. Alega-se que essa dependência poderia ser usada por Moscou para exercer pressões políticas.

A retomada das obras para terminar o gasoduto começou no fim de semana passado, quando os navios russos “Fortuna” e “Akademik Tscherski”, especializados na instalação de tubos, foram para o local da obra.

Segundo o consórcio da Nord Stream 2, resta completar apenas 6% do gasoduto, ou seja, 120 km em águas dinamarquesas, e 30 km, em águas alemãs.

O projeto se associa, principalmente, ao gigante russo Gazprom com cinco grupos europeus: o francês Engie, os alemães Uniper e Wintershall, o austríaco OMV e o anglo-holandês Shell.

Apesar de seus 1.230 km estarem quase finalizados, o projeto foi interrompido brutalmente em dezembro de 2019, após a decisão dos Estados Unidos de aplicar sanções às empresas envolvidas no projeto.

**Fonte : IstoÉ- Dinheiro**

**Data : 11/12/2020**

## **STF VAI DECIDIR SE ESTADOS PODERÃO COMPRAR VACINAS SEM AVAL DA ANVISA**

**Da redação**

A novela envolvendo a liberação de alguma vacina contra a covid-19 no Brasil ainda vai ganhar novos capítulos nos próximos dias, já que o Supremo Tribunal Federal (STF) vai julgar neste mês processos envolvendo o imunizante. Neste momento, dois caminhos se desenham na instância máxima do Judiciário brasileiro: ou as vacinas só são liberadas com aval da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), ou os estados compram os imunizantes sem essa aprovação.

Uma lei editada em fevereiro, a 13.979, determina que as autoridades estaduais poderão seguir caminhos emergenciais para combater o coronavírus, incluindo aí a adoção das vacinas. Além disso, em maio uma norma dessa lei foi editada para “acelerar” a Anvisa no tempo de liberação das importações de medicamentos, equipamentos e insumos que tenham sido registrados por uma agência reguladora estrangeira em outro país. O texto é bem claro: caso alguma agência libere tal produto, os estados ganham uma espécie de autorização automática para o uso no Brasil, caso a Anvisa não se manifeste dentro do prazo estipulado que é de 72 horas.

Segundo o jornal O Globo, a lei é válida enquanto o decreto de estado de calamidade perdurar, o que deve acontecer até o fim do ano, mas o Congresso já prepara um projeto para estender a validade da medida.

No próximo dia 17, o STF inicia uma discussão para definir se o governo Jair Bolsonaro deve apresentar um plano nacional de vacinação contra a covid-19. Duas ações estarão em julgamento: uma protocolada pelo PSOL, Cidadania, PT, PSB e PCdoB, pedindo que o governo seja obrigado a apresentar programas de vacinação e uso de medicamentos contra a covid em até 30 dias, e outra, da Rede Sustentabilidade, questionando uma desautorização de Bolsonaro contra o ministro da Saúde, Eduardo Pazuello. Em outubro o ministro havia anunciado a compra da Coronavac, que será distribuída em São Paulo pela Sinovac e Instituto Butantan, mas foi desautorizado logo em seguida pelo presidente da República.

Outros dois processos também vão definir se a população será obrigada a tomar a vacina e essas votações devem durar uma semana.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro*

*Data : 11/12/2020*



### EXTRA ONLINE

## DISCUSSÃO SOBRE VAZÃO DE BELO MONTE GERA TENSÃO ENTRE ACIONISTAS E GOVERNO

*Por Luciano Costa*

SÃO PAULO (Reuters) - Os sócios da hidrelétrica de Belo Monte têm buscado apoio do governo por preocupações com discussões no Ibama sobre o fluxo de água a ser mantido no rio Xingu (PA), sob alegação de que eventual mudança permanente na vazão geraria pesadas perdas ao empreendimento e ao sistema, ao reduzir a produção de energia.

A tensão aumentou após a Justiça respaldar no final de novembro decisão do órgão ambiental federal que determinou à Norte Energia, dona do ativo, alterações no chamado hidrograma dos meses finais de 2020. O Ibama tomou a medida ao identificar impactos ambientais e sobre populações ribeirinhas maiores que os previstos depois do início das operações da usina, uma das maiores do mundo.

Embora a decisão do Ibama se limite por ora a alguns meses, há na companhia --que tem entre os acionistas empresas da estatal Eletrobras e elétricas como Neoenergia, Cemig e Light-- temores de que a vazão, que afeta a geração de energia, possa ser estendida para 2021 ou retomada mais à frente, após um "período de testes".

Na prática, o novo hidrograma significaria que a usina deveria direcionar mais água para um trecho do rio, chamado Volta Grande do Xingu, e menos para suas turbinas.

"Não tem decisão oficial ainda, mas a pressão do Ibama tem sido muito forte, na posição de manter", disse uma fonte com conhecimento da visão da Norte Energia, que falou sob anonimato.

"A consequência é severa mesmo, é muito grave para a usina e até para todo o sistema. Vai deixar de gerar muita energia."

Uma segunda fonte próxima à Norte Energia confirmou que o tema é visto com preocupação pelos acionistas.

"Se há uma mudança radical, que afete a geração... a gente vai ter um problema sério, seríssimo, com o projeto."

No limite, de acordo com essa fonte, a usina poderia até "falir", porque não conseguiria mais entregar os volumes de energia com os quais se comprometeu.

Procurada, a Norte Energia disse em nota à Reuters que seguirá contestando a decisão do Ibama e que a mudança, por ora, afetou as vazões nos meses de outubro, novembro e dezembro.

A companhia, que destacou ver Belo Monte como "um empreendimento de todos os brasileiros", afirmou ainda que a medida do órgão ambiental poderia gerar impactos para os consumidores de energia e outras empresas do setor.

"Do ponto de vista dos impactos financeiros, o ônus na sua totalidade não recairá somente sobre a Norte Energia", disse a empresa, ao destacar efeitos negativos sobre um mecanismo de compartilhamento de riscos de geração entre todas hidrelétricas do Brasil, o chamado "MRE".

"Qualquer alteração nas condições operacionais estabelecidas, portanto, pode representar potencial risco ao equilíbrio do sistema e ao suprimento de energia para o país, podendo tornar-se um problema de dimensão nacional", destacou.

Procurado, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) disse que ainda está "realizando estudos para avaliar o impacto na programação da operação e atendimento eletroenergético do Sistema Interligado Nacional (SIN)".

### **GOVERNO ACOMPANHA**

A Norte Energia chegou a tentar suspender a medida do Ibama na Justiça, mas não teve o pleito acatado. Executivos do grupo também tiveram uma reunião sobre o tema na semana passada com representantes do Ministério de Minas e Energia, que disse acompanhar as conversas com o Ibama.

Há expectativa entre os acionistas de Belo Monte de que autoridades ofereçam algum apoio nas negociações, dada a participação majoritária da Eletrobras no projeto e a forte pressão do governo para que ele fosse executado.

"Considerando os possíveis impactos para a geração de energia da usina e eventuais reflexos para o atendimento eletroenergético nacional, o ministério tem acompanhado as tratativas da empresa com o órgão licenciador e dialogado com ambos para que as decisões ocorram com previsibilidade", disse a pasta em nota à Reuters.

O ministério defendeu ainda a necessidade de "segurança jurídica" e que "sejam mantidas condições que contribuam para a segurança energética com menores custos de produção de energia para o consumidor brasileiro".

Embora a princípio a aplicação do hidrograma alternativo seja apenas para o final de 2020, o Ibama fez cálculos da nova vazão para um período de um ano completo. Se adotado esse novo modelo a partir do início de 2021, Belo Monte precisaria permitir vazões bem maiores na Volta Grande do Xingu principalmente até maio. Em fevereiro, por exemplo, a vazão mínima mensal precisaria ser de 10,9 mil m<sup>3</sup>/s, contra 1,6 mil m<sup>3</sup> do chamado "hidrograma de consenso", aprovado durante o licenciamento ambiental.

Se esse cenário de vazão fosse aplicado em 2021, a geração de Belo Monte poderia ter redução significativa, de 6 gigawatts a 8 gigawatts médios em fevereiro.

O empreendimento, com 11,2 gigawatts em capacidade instalada, demandou investimentos de mais de 30 bilhões de reais.

Essa eventual redução na geração de Belo Monte inclusive impactaria preços à vista no mercado livre de energia em cerca de 50 reais por megawatt-hora, projetou o sócio da comercializadora de eletricidade Tempo Energia, Henrique Nagayoshi.

Procurado, o Ibama não respondeu de imediato a pedidos de comentário.

Ao negar pedido da Norte Energia contra aplicação do novo hidrograma em 2020, o juiz federal Roberto Carlos de Oliveira disse que o órgão ambiental apontou "piora nas condições ambientais da área" devido à menor vazão, "situação que leva à possibilidade de alteração das condicionantes constantes da licença de operação".

Projeto controverso e alvo de estudos desde os anos 1970, a hidrelétrica de Belo Monte teve a concessão licitada em 2010 e iniciou operações parcialmente em 2016.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 11/12/2020*

## **DADOS DE OUTUBRO SINALIZAM 4º TRIMESTRE DE CRESCIMENTO ELEVADO, DIZ MINISTÉRIO DA ECONOMIA**

*Por Isabel Versiani*

BRASÍLIA (Reuters) - Os indicadores de atividade econômica do IBGE para outubro indicam um crescimento elevado para o quarto trimestre do ano, avaliou a Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia nesta sexta-feira, reiterando expectativa de que o país terá um primeiro semestre de 2021 favorável, podendo prescindir do auxílio emergencial do governo.

Em nota, a SPE destacou que o desempenho positivo da indústria, comércio e serviços em outubro se deu a despeito da redução do valor do auxílio emergencial no período, o que indicaria que a economia está voltando à normalidade.

"Os indicadores coincidentes sugerem manutenção da trajetória de crescimento para o mês de novembro, reforçando as projeções apresentadas anteriormente pela SPE", disse a secretaria, citando dados da produção de veículos, vendas no comércio em São Paulo e fluxo de rodovias pedagiadas.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) informou nesta manhã que o setor de serviços, o mais afetado pelas medidas de distanciamento social adotadas no enfrentamento à pandemia da Covid-19, teve alta de 1,7% em outubro sobre setembro --taxa mais elevada para o mês desde pelo menos 2011, início da série do IBGE, e acima do esperado por analistas.

A indústria cresceu 1,1% em outubro sobre o mês anterior e já está acima do patamar de fevereiro, antes do agravamento da pandemia, enquanto o comércio teve alta de 0,9%, contrariando expectativas de recuo.

Para a SPE, o carregamento estatístico aponta um crescimento médio de 3,5% para esses três indicadores do IBGE no quarto trimestre.

"Estes fortes resultados da atividade econômica para outubro, mesmo com a redução do valor do auxílio emergencial, indicam que a economia está voltando à normalidade, sinalizando que o crescimento continuará avançando no primeiro semestre de 2021 sem a necessidade de auxílios governamentais", disse a SPE.

O auxílio emergencial foi aprovado pelo Congresso em meio à pandemia com valor inicial de 600 reais e posteriormente foi prorrogado pelo governo até dezembro, com o valor de 300 reais.

O governo tem reforçado que a ajuda não poderá ser prorrogada indefinidamente, mas o ministro Paulo Guedes (Economia) já disse que, no caso de uma segunda onda da pandemia, terá que responder com mais auxílio, ainda que este não seja o "plano A" da equipe econômica.

*Fonte : Extra Online*

*Data : 11/12/2020*

### SETOR DE SERVIÇOS CRESCE PELO QUINTO MÊS SEGUIDO, MAS NÃO RECUPERA PERDAS DA PANDEMIA

O setor de serviços demora a se recuperarO setor de serviços demora a se recuperar Foto: Arquivo  
*Por RibasTamanho*

O setor de serviços, considerado o motor do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, cresceu 1,7% em outubro, na comparação com setembro, segundo divulgou hoje o IBGE. É a quinta alta seguida, mas ainda insuficiente para compensar as perdas da pandemia.

O resultado veio acima das expectativas de analistas ouvidos pela Reuters, que projetavam 1% de avanço. Mas o setor acumula queda de 6,8% em 12 meses, a maior retração desde o início da série histórica, em dezembro de 2012, para esse indicador.

#### Extra oferta Casa Própria

— Mesmo com cinco meses, esse saldo positivo é ainda insuficiente para serviços chegar ao patamar pré-pandemia de fevereiro de 2020. Precisa crescer ainda 6,5% para chegar a este patamar. O serviço tem a característica de ser muito presencial e, com isso, foi muito afetado — diz o gerente da pesquisa, Rodrigo Lobo.

Este movimento de melhor mensal mas que não cobre o patamar de fevereiro é visto também nos segmentos, em especial nos de transportes e de turismo, o que deve levar 2020 a encerrar o ano com o pior acumulado do ano da série histórica.

Segundo Lobo, diante do cenário de um repique da pandemia, volta do isolamento social em algumas cidades e limitação de atendimento em estabelecimentos, é difícil uma recuperação positiva no ano: — Tudo isso nos faz acreditar que serviços não vai ter reviravolta até o fim do ano e terá o acumulado mais intenso da série histórica de serviços.

Serviços incluem restaurantes e hotéis, por exemplo, negócios que foram muito afetados pelas regras de isolamento. Das três grandes áreas da economia, serviços é a única que ainda não retornou ao nível pré-pandemia. Indústria e comércio já têm desempenho melhor que o do período anterior ao avanço da Covid-19.

O setor apresenta mais dificuldade do que outros segmentos da economia para se recuperar. Na quinta-feira, o IBGE mostrou que as vendas no varejo surpreenderam em outubro e cresceram pelo sexto mês seguido.

Em relação a outubro de 2019, o setor recuou 7,4%, registrando a oitava taxa negativa seguida nessa comparação.

Na comparação com setembro, quatro das cinco atividades pesquisadas cresceram, com destaque para Informação e comunicação (2,6%). Apenas o setor de Outros serviços (-3,5%) registrou taxa negativa. Ainda assim, esse último é o que tem apresentado melhor desempenho nos últimos meses.

Dentro de Informação e comunicação, o segmento de Tecnologia da Informação demonstra dinamismo e recuperação, sendo um dos poucos com resultado positivo no acumulado do ano.

Lobo explica que o resultado se deve porque Informação e comunicação tem o maior peso, de 34,5% no total de serviços, e foi puxado pelo aumento do uso da internet e serviços digitais, os quais cresceram na pandemia, uma vez que as pessoas estão recorrendo mais a canais virtuais.

Um outro setor que vinha bastante prejudicado pela pandemia, especialmente entre março e abril, com menos pessoas circulando, e está conseguindo se recuperar é o de Transportes. Embora também não tenha atingido ainda o nível de fevereiro último, subiu pelo sexto mês consecutivo.



Na mesma situação de melhora mensal, mas sem recuperação pré-pandemia estão os serviços prestados às famílias, que acumulam ganho de 80,4% nos últimos seis meses. Apesar da alta expressiva, este segmento responde por apenas 6,8% do total de serviços na pesquisa.

### Revisão de dados

O IBGE revisou os dados do setor de serviços de junho e de setembro. Ambos tiveram altas superiores às divulgadas anteriormente. Em junho, o crescimento foi de 5,5%, e não de 5,3%, enquanto o de setembro passou de 1,8% para 2,1%.

Fonte : *Extra Online*

Data : 11/12/2020



## ESTADO DE MINAS - MG

### LEILÃO DA TECNOLOGIA 5G NO BRASIL DEVE ARRECADAR CERCA DE R\$ 20 BILHÕES

'O 5G será ainda mais impactante para economia do que foi a introdução do serviço móvel celular', acredita o presidente do conselho diretor da Anatel

Por *Bruna Oliveira - Esp, para o Correio Braziliense*



[https://i.em.com.br/m7VqdSkSsq9YQXXOG85pJxmapok=/675x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia\\_127983242361/2020/12/10/1219208/20201210114311196729e.jpg](https://i.em.com.br/m7VqdSkSsq9YQXXOG85pJxmapok=/675x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia_127983242361/2020/12/10/1219208/20201210114311196729e.jpg)

(foto: Reprodução/Correio Braziliense)

Um dos eventos mais aguardados pelo setor de telecomunicações, o leilão da quinta geração de telefonia móvel (5G) deve movimentar cerca de R\$ 20 bilhões em arrecadação com outorgas. Em live realizada, ontem, pelo Correio, o presidente do conselho diretor da Agência Nacional de

Telecomunicações (Anatel), Leonardo de Moraes, informou que a disputa tem previsão de ocorrer no final do primeiro semestre de 2021. “O 5G será ainda mais impactante para a economia do que foi a introdução do serviço móvel celular, que transformou o modo como as pessoas se comunicam diariamente.”

A perspectiva é de que o relator do processo na Anatel, Carlos Baigorri, entregue seu parecer no fim de janeiro ou no início de fevereiro. De acordo com Moraes, este é o edital mais complexo da história da agência. “Não queremos que seja apenas um edital ligado a aspectos arrecadatários, ou só tecnológico, queremos oferecer muito mais resultados positivos, com investimentos para a expansão da infraestrutura, e oferecer uma redemocratização da rede para a população brasileira”, diz.

Segundo o presidente da Anatel, o edital prevê um compromisso de investimentos como instrumento de cooperação. “Queremos atender a lugares menos acessíveis, então, ao ganhar uma faixa importante, será necessário investir em faixas menos importantes, também. Essa é uma forma de garantir a distribuição de tecnologia e facilitar a vida do cidadão”, explica. Pelos cálculos da Anatel, há 6 milhões de brasileiros, em 14 mil localidades, que estão desprovidas de serviços.

“Não se trata apenas de lazer, mas de conhecimento”, diz Moraes. Ao estarem conectadas, as pessoas passam a ter acesso a informações, a dispositivos de segurança e de saúde. Essas necessidades, acredita o presidente da Anatel, ficaram muito mais claras com a pandemia do novo coronavírus. “O home office mostrou que é possível ganhar produtividade, o distanciamento mostrou que as pessoas precisam se manter conectadas, os benefícios sociais foram pagos graças ao uso de

aplicativos tecnológicos”, explica. Portanto, é importante que os editais do 5G garantam os investimentos nessas localidades. Não se pode focar apenas nas regiões consideradas “filés”.

### Revolução

Para Moraes, se o 4G mudou a vida das pessoas, a chegada do 5G remodelará a vida da sociedade. “Não se trata de apenas mais 1G. Trata-se de um guarda-chuva que envolve e potencializa muitas outras tecnologias”, frisa. Ele lembra que, quando houve a transição do 3G para o 4G, o resultado principal foi o aumento da velocidade de transmissão de dados. “A tecnologia de quinta geração tem outras facetas, aquelas relacionadas com a Internet das Coisas (IoT, na sigla em inglês), tanto para fins massivos, como na agricultura de precisão, quando em aplicações que requerem menor latência, sensíveis ao atraso”, explica.

Sendo assim, o presidente da Anatel diz estar convencido de que a transição para o 5G será um catalisador da inovação e de novas tecnologias habilitadoras, um novo ciclo de conectividade das coisas. “Estamos diante de uma tecnologia inovadora, que pode ser compreendida como o principal gateway (portão de entrada) na conexão de aparelhos”, afirma. Isso ficará claro, por exemplo, na agricultura. O 5G ajudará bastante, desde o manuseio de equipamentos até a previsão do tempo e os resultados de colheita. “O agrobusiness é um solo fértil para essa nova tecnologia”, destaca.

Ele ressalta, também, que é preciso tempo para desenvolver conceitos e a organização das redes, pois o 5G ainda está “na primeira infância”. “Além do tempo, outro ponto importante é o uso da criatividade humana, que será uma das responsáveis para o crescimento do 5G no Brasil. É importante lembrar que as pessoas nunca usam a tecnologia da maneira que os engenheiros a projetam”, diz.

O presidente da Anatel vai além: “Se pensarmos em estágios de conectividade, o primeiro foi o de conectar os domicílios no final da década de 1990, com o programa de privatização do setor de telecomunicações. Nós temos, hoje, cerca de 168 milhões de residências com voz fixa. O segundo estágio foi o de conectar as pessoas com tecnologia móvel celular. Agora, entramos em um novo ciclo, o de conectar as coisas. Então, a gente deixa de falar de 207 milhões de habitantes para falar da ordem de bilhões”.

### Produtividade

Na avaliação de Moraes, quando se está falando da tecnologia 5G, é preciso pensar em uma nova era em termos de solução e de ganhos de produtividade. “Sem ganhos de produtividade, não teremos, efetivamente, crescimento econômico sustentável”, diz. A perspectiva é de que a nova tecnologia agregue trilhões de reais ao Produto Interno Bruto (PIB) e permita a criação de empregos de melhor qualidade e mais bem remunerados. Isso, sem falar em uma atividade mais limpa e ambientalmente sustentável.

Outro ponto importante, afirma o presidente da Anatel, serão as parcerias, um desafio do próprio mercado. Para ele, as operadoras de telecomunicações não deverão focar no 5G apenas como tecnologia. “Se for apenas com esse foco, o business do negócio será apenas conectividade”, assinala. Será necessário de intermediar a cadeia, trazendo valor ao que geralmente é ofertado. “Para isso, ir além da conectividade demandará muitas parcerias. Então, será necessário que o setor de telecomunicações aprenda com os diversos segmentos e com seus problemas e seus desafios.”



[https://i.em.com.br/pMmAKUhx1TTGhhTLFmudPJd-kqU=/675x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia\\_127983242361/2020/12/10/1219208/20201210114319652822e.jpg](https://i.em.com.br/pMmAKUhx1TTGhhTLFmudPJd-kqU=/675x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia_127983242361/2020/12/10/1219208/20201210114319652822e.jpg)

(foto: Reprodução/Correio Braziliense)

A incorporação da tecnologia 5G deverá agregar US\$ 1,2 trilhão à economia brasileira nos próximos 15 anos, prevê Wilson Cardoso, diretor de Soluções da Nokia para a América Latina. Esse valor,

correspondente a quase o atual Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil, poderá ou não ser alcançado a depender de quem controlará essa rede. Na avaliação do executivo, a nova tecnologia deverá se dividir em três importantes mercados: o das grandes operadoras, o das prestadoras de pequeno porte e o restante do setor privado. “A primeira visão que temos é a inovação dos modelos de negócios, com mais velocidade nas conexões” aponta.

Para Cardoso, o Brasil tem uma avenida de oportunidades a percorrer, a começar pelo setor agrícola, já que é um dos maiores produtores de alimentos do mundo, e a tecnologia 5G será fundamental para ampliar a oferta desses produtos. “Estudos recentes mostram que o mundo vai aumentar o consumo de alimentos em 2% ao ano. Com isso, três países vão sustentar o crescimento da oferta: Brasil, Estados Unidos e China. Os chineses terão que transformar seus desertos em áreas de agricultura, e os EUA, melhorarem sua produtividade. Caberá ao Brasil atender a 41% da demanda, ou seja, precisamos ter tecnologia no setor agrícola para aumentar a capacidade de produção”, explica.

Os desafios estão colocados. E um dos diferenciais do 5G é diminuir o tempo de latência de resposta às demandas colocadas. “A grande competência do 5G é a latência, o tempo que a informação demora para sair do nosso celular, ir para a rede, ser processada e voltar. Uma latência muito grande faz com que o tempo de reação seja atrasado”, esclarece. Outro ponto relevante é o ecossistema para sustentar a nova tecnologia. “Temos que trazer novos fornecedores e ter formação de pessoal especializado. Mas, já estamos trabalhando nesse ponto de formação de profissionais qualificados”, pontua.

Ele cita, como exemplo, o uso do 5G em minas de extração de ferro. “Se você agrega essa tecnologia na mina, economiza 36% de combustível e pode operar os sete dias da semana, porque não precisa de trabalhadores operando os caminhões dentro da mina, e isso representa um ganho de produtividade. O pessoal especializado pode estar apenas monitorando essa carga”, explica.

### **Mão de obra**

Sobre a necessidade cada vez maior de mão de obra qualificada, Cardoso afirma que o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), em parceria com a Nokia, pretende preparar 60 mil pessoas nos próximos dois anos. “Estamos criando a possibilidade de formar esses profissionais, e, claro, também buscamos possibilitar que nossas indústrias sejam capazes de produzir máquinas para o campo, para a mineração, para a logística. Para tudo isso, precisaremos de pessoal qualificado no Brasil”, frisa.

O especialista diz, ainda, que todos os avanços trazidos pela tecnologia devem ser acompanhados por um sistema de segurança, pois tudo estará conectado. “A preocupação é grande. Estaremos conectando tudo com maior velocidade e, também, conectando muito mais dispositivos. Além disso, eles podem e ficarão mais inteligentes. Por isso, no momento de construção dessa rede, é preciso ficar atento ao que está sendo conectado, não somente durante o primeiro momento, mas durante a vida útil dos dispositivos”, ressalta.

Mais: o controle do ciclo de vida útil dos aparelhos será fundamental, além dos dispositivos de monitoramento e verificação. “Temos que ter uma arquitetura que corrija possíveis vulnerabilidades do sistema, para que sejam identificadas e corrigidas de forma bem mais rápida do que fazemos hoje”. A má notícia desse cenário de mudança, aponta Cardoso, é que os aparelhos que possuem, hoje, tecnologia 4G não receberão automaticamente a tecnologia 5G. “Grande parte dos dispositivos de 4G não permite migração para o 5G, ou seja, esses aparelhos terão de passar por uma troca”, finaliza.

(\*) Estagiário sob a supervisão de Vicente Nunes

'Grande parte dos dispositivos de 4G não permite migração para o 5G, ou seja, esses aparelhos terão de passar por uma troca'

Wilson Cardoso, diretor de Soluções da Nokia para a América Latina

**Fonte : Estado de Minas - MG**

**Data : 11/12/2020**



## AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

### LEI DO GÁS É ALTERADA E VOLTA PARA A CÂMARA DOS DEPUTADOS

Por Gustavo Gaudarde - 11 de dezembro de 2020 - Em Mercado de gás, Newsletter Comece seu Dia

Quem faz Editada por Gustavo Gaudarde  
[gustavo@epbr.com.br](mailto:gustavo@epbr.com.br)

#### em jogo

Ao vivo: às 13 horas (novo horário), o político epbr conversa com Paulo Ganime líder do Novo e autor de um novo projeto, que altera a partilha do pré-sal e a participação da Petrobras nos leilões. Na pauta também, a aprovação da Lei do Gás no Senado

O Senado Federal alterou o projeto para a nova Lei do Gás, que volta a para a Câmara dos Deputados, contrariando o governo federal, que desejava concluir a tramitação, mantendo o PL original, aprovado em setembro.

— Eduardo Braga (MDB/AM) acatou emendas e inclui a contratação de térmicas inflexíveis em leilões locais – usinas que seriam contratadas em leilões de energia com para gerar na base e em regiões que justifiquem a ampliação da malha de dutos e do acesso ao gás natural.

— Medida foi derrubada, em parte,, mas outras alterações seguem para nova votação na Câmara dos Deputados.

— A discussão é o modelo de desenvolvimento: se o desenho do mercado deve garantir a expansão da infraestrutura de gás natural, o que precisará ser pago pelo consumidor, ou o gás natural deve crescer até onde cabe no custo, como defende o governo.

O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) decidiu nesta semana autorizar medidas excepcionais para atrair a adesão de grandes consumidores industriais a um programa piloto conhecido como “resposta da demanda”, reduzindo momentaneamente o uso de energia de forma voluntária, dando alívio ao sistema elétrico, em troca de pagamentos em dinheiro.

— A iniciativa foi lançada há mais de dois anos. Por ela, as companhias podem se oferecer para cortar sua demanda por energia durante momentos pré-determinados do dia, reduzindo a necessidade de geração no sistema elétrico.

— Pelas regras do programa, lançado como piloto em 2018, as empresas que reduzem o consumo recebem uma receita em troca, mas em valor menor que o custo evitado com acionamento de térmicas, que seriam necessárias para atender à demanda no momento.

— Com a estiagem, foi preciso recorrer a geração térmica, mais cara, para evitar um estresse ainda maior no reservatório das hidrelétricas.

– “A aposta é motivar ainda mais os empresários, a grande indústria, a participar, o que é inteligentíssimo”, disse nessa quinta (10/12) o presidente da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), Rui Altieri, que faz parte do CMSE. Reuters

O ministro Nunes Marques, do STF, negou pedido do governo do Distrito Federal para derrubar a decisão liminar que suspende a privatização da CEB Distribuição (CEB-D). O leilão foi realizado em 4

de dezembro e vencido pela Bahia Geração de Energia S.A., controlada pela Neoenergia. A companhia deu lance de R\$ 2,515 bilhões pela aquisição de 100% das ações da distribuidora de energia.

— A liminar contra a privatização foi dada pela desembargadora Fátima Rafael, do Tribunal de Justiça do DF (TJDF), no dia anterior ao leilão. Ela havia determinado a suspensão da deliberação tomada na 103ª Assembleia Geral Extraordinária da CEB, que permitiu a venda do capital da companhia sem prévia consulta à Assembleia Legislativa do DF.

— O leilão foi mantido pelo governo do DF mesmo com a decisão judicial, o que levou um grupo de deputados distritais a ingressar com recurso. Essa solicitação ainda não foi apreciada. epbr

Os preços do petróleo avançaram quase 3% nessa quinta (10/12), com o barril do Brent superando os US\$ 50 pela primeira vez desde o início de março, impulsionados por expectativas de uma recuperação mais rápida de demanda à medida que países começam a lançar vacinas contra a Covid-19.

— O Brent fechou em alta de US\$ 1,39, ou 2,8%, a US\$ 50,25 o barril, engatando o terceiro dia de ganhos. Já o WTI avançou US\$ 1,26, ou 2,8%, para US\$ 46,78 o barril. Reuters

A Petrobras concluiu a venda de 100% de suas participações em quatro campos terrestres na Bacia do Tucano, no interior do estado da Bahia, para a Eagle Exploração de Óleo e Gás Ltda (Eagle). A operação foi concluída com o pagamento de US\$ 2,571 milhões para a Petrobras, que, somado aos US\$ 602 mil pagos na assinatura do contrato de venda, totaliza US\$ 3,173 milhões.

— Os campos de Conceição, Quererá, Fazenda Matinha e Fazenda Santa Rosa estão a cerca de 110 km da cidade de Salvador. A produção média de janeiro a outubro de 2020 foi de cerca de 24,30 mil m3/dia de gás natural (153 boe/dia), não havendo produção de óleo.

A Hydro assinou memorando de entendimento com a Scatec e a Equinor para a construção de uma usina solar fotovoltaica, de 480 MW, no Rio Grande do Norte. A decisão final do investimento está prevista para o próximo ano.

— A Hydro ainda assinou um memorando de entendimento com o Green Investment Group (GIG) para uma usina híbrida (eólica e solar) com 620 MW de capacidade instalada. O projeto será instalado no Piauí e em Pernambuco. O objetivo é decidir o investimento também em 2021.

— Scatec e Equinor já são sócias na usina solar fotovoltaica Apodi, de 162 MW, instalada no município de Quixeré, no Ceará. O projeto é o primeiro investimento em energia solar da Equinor no mundo. As duas empresas também acordaram uma cooperação exclusiva para desenvolver, em conjunto, futuros projetos de energia solar no Brasil. epbr



<https://mcusercontent.com/12e52eef62fdad8fe6b4ba270/images/e8adfccb-6d18-43f3-95ba-d72ad75fa949.png>

**Acompanhe ao vivo, a partir das 13 horas em [youtube.com/epbrasil](https://www.youtube.com/epbrasil)**

<https://www.youtube.com/watch?v=cGYwR1v8wOo&feature=youtu.be>

O presidente do STJ, ministro Humberto Martins, suspendeu decisão que impedia a continuidade da construção do projeto de transmissão Gralha Azul, da Engie, no interior do Paraná, adquirido em leilão de transmissão em 2017. As linhas somam 1.000 quilômetros de extensão e atravessam 27 municípios paranaenses.

— Um estudo de pesquisadores da Universidade Federal do Paraná (UFPR), neste ano, apontou uma série de irregularidades no licenciamento. Segundo o estudo, a construção pode afetar pelo menos 30 comunidades tradicionais, entre indígenas e quilombolas, além de prejudicar o turismo. Especialistas afirmam ainda que a obra pode derrubar 4 mil araucárias. G1

A EDP assinou um memorando de intenções com a Zebra (sigla em inglês para Aceleradora do Desenvolvimento de Veículos de Zero Emissão) para acelerar a adoção dos ônibus elétricos nas cidades, articulando conversas com entidades governamentais, financeiras, operadores e empresas interessadas em investir nesse mercado.

— No Espírito Santo, a EDP vem tocando um projeto-piloto em parceria com a VIX Logística para desenvolver um sistema de recarga para frotas de ônibus elétricos, um investimento de R\$ 6,6 milhões. Os primeiros testes com o ônibus elétrico foram iniciados no final de outubro.

— Já no Ceará, entrou em circulação o primeiro ônibus elétrico brasileiro totalmente movido a energia solar. Idealizado na UTE Pecém, o modelo é usado para transportar colaboradores entre Fortaleza e São Gonçalo do Amarante, onde fica a térmica, um investimento de R\$ 4,85 milhões. O projeto-piloto foi desenvolvido em parceria com a Universidade Estadual Paulista (Unesp).

A Alerj aprovou, em primeira discussão, uma PEC estadual que destina 100% dos royalties do pré-sal para educação e saúde. Os recursos poderão ser destinados ao pagamento de salários de professores e funcionários da rede pública de ensino.

— A PEC 54/2017 foi proposta pelo presidente da Alerj, André Ceciliano (PT), e pela deputada Zeidan (PT) e prevê que 25% dos recursos serão destinados ao financiamento do Sistema Único de Saúde (SUS) no estado.

— Os demais 75% deverão ser aplicados no custeio de despesas com manutenção e desenvolvimento do ensino público. Parte será carimbada para as universidades estaduais. O restante deverá priorizar a implantação da educação básica em tempo integral. epr

Clarissa Sadock é a nova CEO da AES Brasil. Ela substitui Ítalo Freitas, que liderou a companhia por cinco anos e foi promovido à vice-presidência de Novos Negócios da AES na América do Sul, cargo no qual vai coordenar a estratégia de crescimento da AES no continente.

— Com 16 anos de experiência em empresas da AES e economista de formação, Clarissa era vice-presidente de Finanças e Relações com Investidores desde 2017.

Adilson Souza da Silva é o novo diretor de Engenharia da CGT Eletrosul, subsidiária da Eletrobras. Ele substitui Ildo Wilson Grüdtner, que ocupava o cargo interinamente e prossegue como titular da Diretoria de Operação. Desde abril, Silva era assistente executivo da Diretoria de Engenharia.

— Silva é formado em Engenharia de Produção Elétrica pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e possui pós-graduações MBA em Gerenciamento de Projetos e Gestão de Negócios para o Setor Elétrico, ambas pela FGV. É empregado de carreira da CGT Eletrosul, admitido em 2002 como engenheiro de obras do sistema de transmissão.

**Fonte : Agência EPBR de Notícias**

**Data : 11/12/2020**



## MARINHA LANÇA SEGUNDO SUBMARINO DE PROGRAMA ORÇADO EM R\$ 37,1 BILHÕES E QUE PREVÊ MODELO DE PROPULSÃO NUCLEAR

Batizada de Humaitá, unidade será lançada ao mar em evento com participação de Bolsonaro em Itaguaí (RJ)

Por Roberto Maltchik



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24791141-916-e9c/FT1086A/652/xsubmarino-humaita-s41-1.jpg.pagespeed.ic.btjqZi1NjD.jpg>

O submarino Humaitá (S41), desenvolvido dentro do ProSub (Programa de Desenvolvimento de Submarinos), da Marinha  
Foto: Divulgação/Marinha

RIO - Em um país continental, com uma costa de 7.367 quilômetros, o submarino é praticamente indispensável. Por isso, nesta sexta-feira (11), a Marinha dá um novo passo para a renovação de sua frota, com o lançamento ao mar da segunda unidade da classe Scorpene, que integra o ProSub, batizada de Humaitá. O programa de submarinos, lançado em 2008, no governo Lula, prevê investimento total de R\$ 37,1 bilhões, incluindo quatro embarcações de propulsão convencional — com motores diesel-elétricos de fabricação francesa — e uma quinta (e mais aguardada) de propulsão nuclear, com previsão de entrega somente em 2031 e cuja produção é, no mínimo, desafiadora.

Neste último, o desenvolvimento atômico cabe exclusivamente ao Brasil, em um projeto de alta complexidade, iniciado em 2012. Até agora, a Marinha já investiu R\$ 20,8 bi no ProSub. Todos os submarinos são equipados com torpedos de alta precisão, minas e mísseis SM 39 Exocet.

O evento, que ocorre no Complexo Naval de Itaguaí nesta sexta-feira e terá a presença do presidente Jair Bolsonaro, marca dois avanços do ProSub. Além da inauguração do Humaitá, que entra na fase de testes, haverá a integração dos módulos do terceiro submarino do programa, o Tonelero.

### 'Carro japonês' x 'Fusca'

#### Gigante das profundezas

O programa de submarinos prevê quatro unidades convencionais e uma nuclear

##### Scorpène

O submarino francês, que serviu de base para a construção do submarino brasileiro



##### S-BR

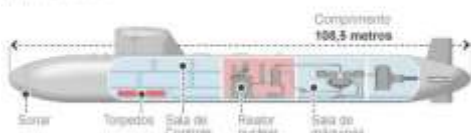
##### S. Humaitá

Submarino francês-brasileiro, com capacidade para 35 tripulantes



##### SN-BR

Projeto de submarino com propulsão nuclear



Inicialmente, estava previsto que a Marinha pudesse comemorar, na mesma data, o início das operações do submarino Riachuelo, o primeiro da série. Porém, a fase de testes demorou mais do que o previsto. Neste momento, o Riachuelo ainda é submetido aos chamados testes de plataforma, nos quais são analisados aspectos como navegação, manobras, propulsão e funcionamento do leme.

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24792154-dca-3a8/FT450A/xsubmarino\\_online\\_1.jpg.pagespeed.ic.IHSSpNJSm8.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24792154-dca-3a8/FT450A/xsubmarino_online_1.jpg.pagespeed.ic.IHSSpNJSm8.jpg)

**Marinha lança segundo submarino de programa que prevê modelo de propulsão nuclear** Foto: Arte/O GLOBO

De acordo com pessoas próximas ao projeto, o atraso na operação do Riachuelo se deve às adaptações feitas no modelo francês para navegação no Brasil. O Scorpene, na versão brasileira, é mais longo, o que amplia seu tempo máximo de operação contínua em relação ao modelo original, que passa de 50 para 70 dias.

O almirante Celso Mizutani Koga, engenheiro responsável pelo projeto, ressalta que a adaptação se deve à grande extensão da costa brasileira.

Atualmente, o Brasil dispõe dos submarinos da classe Tupi para atuar sob as águas. As cinco unidades foram compradas da Alemanha, nos anos 1980. Porém, hoje, além das diferenças de performance em relação aos novos — a profundidade máxima da classe Tupi, por exemplo, é de 270 metros, contra 300 metros dos franceses —, algumas das atuais embarcações estão submetidas a longos períodos de inatividade para manutenção.

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24791207-2a1-631/FT1086A/652/xsubmarino-humaita-s41-3.jpg.pagespeed.ic.A-68eiA\\_dA.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24791207-2a1-631/FT1086A/652/xsubmarino-humaita-s41-3.jpg.pagespeed.ic.A-68eiA_dA.jpg)

Visão aérea do submarino Humaitá (S41), no Complexo Naval de Itaguaí (CNI), Região Metropolitana do Rio Foto: Divulgação/Marinha



— Existe uma evolução tremenda. Há um avanço relevante no processamento de dados dos sonares, por exemplo. É como comparar um Fusca com um carro japonês dos dias de hoje. Não só os sensores, mas a própria capacidade do periscópio de produzir imagens rapidamente, mantendo o submarino discreto, é muito superior — explicou o almirante Koga.

### Grupo seletivo

#### Construção de submarino nuclear

O Brasil tem projeto de fabricar seu primeiro submarino com propulsão nuclear, o SN-BR.

O projeto teve início em julho de 2012 e a previsão de entrega é em 2031.

O investimento total do ProSub é de R\$ 37,1 bilhões, dos quais R\$ 20,8 bi já foram pagos. O submarino nuclear representa um terço do valor.

[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24792155-131-9a2/FT450A/xsubmarino\\_online\\_2.jpg.pagespeed.ic.Ed1GmgOoNP.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24792155-131-9a2/FT450A/xsubmarino_online_2.jpg.pagespeed.ic.Ed1GmgOoNP.jpg)

Infográfico detalha panorama sobre a construção de submarino nuclear Foto: Arte/O GLOBO

O ProSub também contempla o que pode ser chamado de um projeto à parte dentro do programa. Um terço de todo investimento bilionário é direcionado ao desenvolvimento do chamado SN-BR, o primeiro submarino de propulsão nuclear do Brasil, um tipo de equipamento que integra a frota de um seletivo grupo de nações, como Estados Unidos, China, Reino Unido, França e Rússia.

Entre as diferenças mais importantes, além da velocidade, enquanto o S-BR fica submerso por um pouco mais de dois meses, o SN-BR poderá ficar em operação por tempo indeterminado. A estimativa é que missões com esse tipo de equipamento possam ocorrer por até um ano.

Essa capacidade só será possível após a Marinha superar uma série de obstáculos de desenvolvimento, que estão dentro dos planos e, por ora, não apresentam sinais aparentes de impasses incontornáveis. Todas as estruturas atômicas precisam ser miniaturizadas, especialmente o

reator. Essa "chaleira" de produção quase inesgotável de energia precisa ser administrada de forma a manter segurança, calor e ruído em condições estáveis e por longos períodos.

Por isso, a Marinha construiu um protótipo em terra, que reproduz condições similares às que o reator deve enfrentar dentro do SN-BR. Esse sistema será desenvolvido no Laboratório de Geração

#### Amazônia azul

Área equivale a 67% do território brasileiro. 95% do petróleo nacional está na região.





Nucleoelétrica (Labgene), em Iperó (SP), que ainda não foi finalizado. Todos os componentes atômicos serão testados nesse ambiente, antes de serem instalados na embarcação.

— Ele vai simular o reator. Já tem lá uma carcaça, um casco de submarino onde o reator será instalado. O Labgene é o que vai nos garantir que o que está sendo desenvolvido para ser inserido no submarino vai funcionar dentro das especificações. Ele ainda não recebeu combustível, os testes estão sendo feitos, por enquanto, com caldeiras à vapor. Depois, poderemos, finalmente, testar a reação nuclear — explica o almirante Koga.

Além dos desafios orçamentário e técnico, como manter um reator nuclear em alta profundidade, com controle de ruído, pressão e temperatura, o submarino nuclear enfrenta outros obstáculos não desprezíveis, como barreiras para aquisição de componentes essenciais.

— O desenvolvimento autônomo da tecnologia nuclear exigirá posição firme do governo e da Marinha às pressões econômicas e estratégicas — explica Nelson During, editor-chefe do Portal DefesaNet.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/12/2020*

### **GUEDES NÃO DESCARTA MEDIDAS DE ESTÍMULO SEM IMPACTO FISCAL EM 2021, COMO ANTECIPAÇÃO DE BENEFÍCIOS**

Segundo ministro, expectativa é que auxílio emergencial ainda tenha impacto na economia em janeiro e fevereiro

*Por Marcello Corrêa e Manoel Ventura*

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta sexta-feira que o governo não descarta a possibilidade de novas medidas de estímulo no início de 2021, desde que não tenham impacto fiscal, como a antecipação de benefícios.

— Não descartamos ainda ferramentas que temos, dentro do teto, completamente dentro do teto, e que inclusive nós usamos antes mesmo da PEC de guerra (suspensão das regras fiscais). Temos capacidade de antecipar benefícios, de diferir arrecadações (mudar prazos de pagamentos). Temos várias ferramentas que nos vão permitir calibrar essa aterrissagem lá na frente — disse Guedes, durante audiência pública virtual no Congresso.

No início da pandemia, o Ministério da Economia autorizou medidas como a antecipação de 13º salário de beneficiários da Previdência, como forma de estimular o poder de compra em momento de crise.

Segundo o ministro, o auxílio emergencial — que será encerrado em dezembro — ainda deve ter efeito sobre a economia até meados de fevereiro, por causa do cronograma de pagamentos. Ele não revelou quantos beneficiários receberão os recursos nesse prazo.

Guedes afirmou que os gastos diretos do governo para combater a pandemia estão em R\$ 599,5 bilhões, de acordo com o balanço mais atualizado do Ministério da Economia. Desse valor, a maior parte (R\$ 321 bilhões) foi para o pagamento do auxílio emergencial.

O ministro voltou a defender a manutenção do teto de gastos, diante de pressões políticas para ampliar gastos em 2021. Segundo ele, a trava — que impede que despesas cresçam mais que a inflação do ano anterior — é importante enquanto não houver uma reforma completa das regras orçamentárias.

— Ou a classe política assume o compromisso de controlar o Orçamento ou continuamos premidos por controles extra-vontade, por controles automáticos, gatilhos que são impostos pela nossa própria falta de disciplina para assumirmos o Orçamento, como fizemos em 2020 — disse o ministro.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/12/2020*

## REGRA DO LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO DO SANTOS DUMONT VAI PERMITIR QUE DONA DO GALEÃO ENTRE NA DISPUTA

Para facilitar concessão, edital não vai prever restrições para participação de operadores que já atuam no país, com risco de uma empresa controlar dois terminais na mesma cidade

*Por Geralda Doca e Janaina Lage*

BRASÍLIA e RIO - O governo corre para cumprir o cronograma de concessão de aeroportos e repassar os que estão sob gestão da Infraero ao setor privado. Na próxima semana, será divulgado o edital de licitação de 22 terminais, marcado para 26 de março, no primeiro leilão do setor após o início da pandemia, que inclui Curitiba, Manaus e Goiânia.

Serão anunciadas também as bases para o certame de Santos Dumont e Congonhas — considerados as joias da coroa — além de outros 14 terminais que serão licitados no primeiro semestre de 2022. Um aspecto já foi definido: não haverá restrição à participação de operadores que já atuam no país. Na prática, nada impediria, portanto, que o concessionário do Galeão disputasse a administração do Santos Dumont, por exemplo.

### **Infraero pode ser dependente do Tesouro**

Além de questões relacionadas à infraestrutura, há um componente fiscal na equação do governo. A Infraero está prestes a ser declarada empresa dependente do Tesouro. Caso isso ocorra, teria dificuldade para administrar os ativos.

O Tribunal de Contas da União (TCU) pressiona o Executivo a apresentar um relatório detalhado com previsão de receitas e despesas para demonstrar a sustentabilidade da estatal.

Se continuar a depender de recursos da União, o Ministério da Economia deverá apresentar um plano de transição para incluir a empresa no Orçamento. Ela ficaria dentro do limite do teto de gastos, a regra fiscal que restringe o crescimento das despesas públicas à inflação do ano anterior.

Na prática, seria mais um complicador para o cumprimento da norma, que é a principal referência de credibilidade junto a investidores.

O Ministério da Infraestrutura, responsável pelo setor, informou que os fluxos de caixa da Infraero, aliados à redução do quadro de pessoal e a medidas de gestão, mostram que ela tem condições de se manter. Mas, mesmo assim, a concessão de todos os aeroportos é decisão de governo, e há planos para liquidar a estatal.

Para especialistas, a decisão do governo de seguir com o cronograma de leilões é acertada, pois trata-se de concessões com horizonte de 30 anos. Isso não significa, porém, que licitar terminais após meses de pandemia nos quais o setor aéreo foi um dos principais afetados pela crise seja tarefa trivial.

Um dos riscos apontados é o de arrecadar menos do que poderia. Uma das iniciativas para tornar o certame mais atraente foi retirar a obrigatoriedade da presença de operadores de aeroportos como sócios dos consórcios. Isso permite que um fundo de investimento arremate um terminal e depois contrate o operador.

— É ousado fazer leilão em 2021 porque estamos vindo de um ano de pandemia, mas temos boas oportunidades, os ativos são bons, e o mercado brasileiro doméstico vem se recuperando bem — afirmou o secretário de Aviação Civil, Ronei Glanzmann.

Segundo a Associação Nacional de Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa), o setor deve fechar o ano com receitas entre 50% e 60% do registrado em dezembro do ano passado.

Nos primeiros certames, o governo buscou estimular a concorrência entre aeroportos. O objetivo era gerar competição de tarifas e atrair voos para terminais com preços mais atraentes. Como os que serão licitados em março têm perfil mais local, dificilmente se converteriam em centros de distribuição de voos, roubando rotas de mercados mais consolidados.

Ao permitir que operadores que já atuam no país participem, a ideia seria aumentar a competição, segundo especialistas. O lance mínimo pelo conjunto dos terminais é de R\$ 189,9 milhões, e eles precisam ser pagos à vista. Os investimentos estão estimados em R\$ 6,1 bilhões.

Mas o cenário se complica nos casos de Santos Dumont e Congonhas, em que há operadores que atuam em aeroportos nas mesmas cidades.

— O ideal é que haja uma separação para permitir uma concorrência entre os aeroportos. Se o operador do Galeão levar Santos Dumont, e o de Guarulhos, Congonhas, será péssimo para a população. Toda vez que tem concentração no mercado, o serviço é pior e mais caro — disse o economista Gesner Oliveira, sócio da GO Associados.

### ‘Risco é superestimar’

Para Jorge Leal Medeiros, professor da Poli-USP e especialista em aviação, na conta do governo entra o risco de atraso caso os operadores recorram à Justiça:

— É complicado ter dois terminais com o mesmo operador, mas é muito mais complicado impedir que participem. O governo verificou que isso poderia ser contestado judicialmente.

Para Cleveland Prates, ex-conselheiro do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), somente o viés da arrecadação explica a decisão do governo. Ele aponta riscos adicionais nos próximos certames em razão da mudança estrutural que deve ocorrer no mercado de aviação após a pandemia. Tradicionalmente, o passageiro mais rentável é o de negócios, mas a expectativa é de redução neste segmento à medida que executivos e empresas aprenderam a otimizar tarefas remotamente, com videoconferências.

— O risco é superestimar o valor do aeroporto. Pode ser bom em um primeiro momento para o governo, mas poderia virar um mico adiante. Mais do que nunca as empresas serão conservadoras na sua perspectiva de receita. Talvez uma boa estratégia seja delinear o negócio com foco também em outras atividades, como lojas, estacionamento, entre outros. Historicamente, para cada 1% de aumento de renda, a demanda por viagens crescia 2%. Já não se sabe se isso será verdade daqui para a frente — afirmou Prates.

O primeiro passo para o leilão de Santos Dumont e Congonhas são os estudos de viabilidade econômica. A tendência é que sejam mantidas as regras atuais de leilão. Os contratos terão duração de 30 anos e investimentos entre R\$ 4 bilhões e R\$ 5 bilhões. Quem arrematar o Santos Dumont terá de levar Jacarepaguá e três terminais de Minas Gerais (Uberlândia, Uberaba e Montes Claros). No caso de Congonhas, entram no pacote o Campo de Marte e terminais de Mato Grosso.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/12/2020*

## GOVERNO QUER OBTER R\$ 110 BILHÕES COM VENDA DE IMÓVEIS ATÉ 2022, DIZ SECRETÁRIO

Projeto para tentar acelerar a agenda imobiliária será lançado hoje e prevê regularização de terrenos  
*Por Manoel Ventura*

BRASÍLIA - O governo lança nesta sexta-feira um projeto para tentar acelerar a venda de imóveis da União, além de economizar recursos com a gestão desses ativos. A intenção é levantar R\$ 110 bilhões até 2022, de acordo com o secretário especial de Desestatização do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24791962-564-946/FT1086A/652/x86870634\\_EC-Rio-de-Janeiro-RJ-05-02-2020-O-governo-pretende-vender-a-sua-parte-em-todos-os-imoveis-l.jpg.pagespeed.ic.oQ-XqF9OUv.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24791962-564-946/FT1086A/652/x86870634_EC-Rio-de-Janeiro-RJ-05-02-2020-O-governo-pretende-vender-a-sua-parte-em-todos-os-imoveis-l.jpg.pagespeed.ic.oQ-XqF9OUv.jpg)

*Beira-mar: Venda de parcela da União em imóveis construídos em terrenos da Marinha inclui bens em Copacabana Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo*

O valor das vendas, porém, está longe de atingir o R\$ 1 trilhão propagado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes.

— Quando se fala em desestatização, há uma atenção muito maior para as estatais. Na agenda imobiliária, a gente tem um potencial tão grande quanto o das estatais, só que com um esforço legislativo muito menor — disse Mac Cord, em entrevista ao GLOBO.

De acordo com o Ministério da Economia, a União tem em sua carteira cerca de 700 mil imóveis cujo valor é da ordem de R\$ 1,3 trilhão. Parte disso, porém, não pode ser monetizada por se tratar de rodovias ou bens de uso especial, por exemplo, que são os usados pela própria administração para prestar serviços ou mesmo sediar seus órgãos.

O programa, que vem sendo chamado de SPU+ (em referência à Secretária de Patrimônio da União, sob responsabilidade de Mac Cord), é dividido em uma série de iniciativas.

O secretário, que afirma que a SPU terá condições de acelerar a agenda imobiliária agora porque não há mais “loteamento político” na SPU, onde foi criado um departamento de “conformidade”, com uma delegada da Polícia Federal e agentes da Agência Brasileira de Inteligência (Abin).

A principal aposta do programa é a regularização onerosa de terrenos da União que foram invadidos. O objetivo é levantar R\$ 30 bilhões. São áreas já consolidadas, ou seja, que não podem ser desocupadas e que não apresentam risco aos moradores, disse o secretário. Por isso, esses imóveis podem ser regularizados.

Pelo lado da alienação, o Ministério da Economia quer levantar R\$ 15 bilhões com a venda direta de imóveis e outros R\$ 15 bilhões com um modelo no qual o interessado na compra vai procurar o governo.

### **Projeto-piloto em Copacabana**

Em 2021, Mac Cord disse que o governo começará a constituir fundos de investimentos lastreados em imóveis da União, com a expectativa de arrecadar mais R\$ 15 bilhões.

— Os fundos imobiliários eu vendo no atacado. Eu integralizo um monte de coisa e vendo cota — explicou Mac Cord.

O governo também vai começar a vender a parte que detém em imóveis localizados nos chamados terrenos de marinha, à beira-mar. A parcela da União (17%) será vendida para os proprietários que detêm o restante do bem, a partir do primeiro trimestre do ano que vem.

O objetivo é obter R\$ 5 bilhões com o negócio. A SPU está montando um modelo para essa venda, cujo projeto-piloto será lançado em Copacabana.

Há também uma proposta de política pública habitacional, com a qual seria possível obter R\$ 10 bilhões. Ela foi incluída no programa Casa Verde e Amarela e prevê a construção de moradias por agentes privados mediante cessão de imóveis públicos.

Por último, o governo pretende economizar R\$ 20 bilhões com racionalização do uso de imóveis, como deixar prédios que hoje são alugados.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/12/2020*

### **STF DECIDE QUE GOVERNO PODE ALTERAR POR DECRETO ALÍQUOTA DE IMPOSTO SOBRE RECEITA FINANCEIRA DE EMPRESAS**

O tribunal também definiu que o aumento só pode entrar em vigor 90 dias depois de publicado

*Por Carolina Brígido*

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu nesta quinta-feira que o governo federal pode alterar por decreto, sem necessidade de aprovação de lei, a alíquota sobre a contribuição do PIS e da Cofins sobre as receitas financeiras das empresas. Por 8 votos a um, os ministros declararam constitucional uma legislação de 2004 que concedeu ao Executivo a atribuição de mudar o índice que incide nos tributos por meio de decreto.

Foram julgadas duas ações. A primeira era mais abrangente e a segunda tratava apenas da tributação sobre o álcool. A decisão vale para empresas que optam pelo regime de impostos não cumulativo. O caso tem repercussão geral - ou seja, juízes de todo o país terão de aplicar a mesma decisão em processos sobre o assunto. Ao todo, havia 1.062 processos paralisados nos tribunais brasileiros aguardando o entendimento do STF.

O tribunal também definiu que o aumento da alíquota só pode entrar em vigor 90 dias depois de publicado o decreto. A decisão representa vitória para o governo, porque poderá aumentar os impostos sem depender de autorização do Congresso Nacional.

Votaram dessa forma os ministros Dias Toffoli, Alexandre de Moraes, Kassio Nunes Marques, Luís Roberto Barroso, Ricardo Lewandowski, Gilmar Mendes, Rosa Weber e Edson Fachin. Apenas o ministro Marco Aurélio votou pela necessidade de lei para alteração da alíquota. O presidente da Corte, Luiz Fux, e a ministra Cármen Lúcia não estavam presentes à sessão.

Toffoli, relator dos processos, afirmou no voto que o STF deve respeitar a decisão do Congresso, que concedeu ao governo a autonomia para mudar a alíquota das empresas, por meio da lei de 2004. Segundo o ministro, o Executivo tem mais capacidade do que o Legislativo de adequar as cargas tributárias à realidade, de acordo com as adversidades do mercado.

*Fonte : O Globo - RJ*

*Data : 11/12/2020*

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

### **O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

**‘É ABSOLUTAMENTE LAMENTÁVEL QUE HAJA DESVIOS COM PESSOAS MORRENDO NOS HOSPITAIS; NÃO TEM PERDÃO, NÃO PODE TER NENHUM TIPO DE LENIÊNCIA’, DIZ FUX**

*Por Pepita Ortega e Fausto Macedo*

O presidente do Supremo Tribunal Federal, ministro Luiz Fux, ressaltou em palestra realizada na manhã desta sexta, 11, na Academia da Polícia Federal em Brasília, como a corrupção tem ‘efeitos trágicos’ sob o ângulo social, citando como exemplo o fato ‘lamentável’ de que, em meio a pandemia do novo coronavírus, tenha havido desvios na compra de equipamentos como respiradores, enquanto pessoas morrem nos hospitais.



[https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/11/50614681417-2e58c102db-o\\_231120201759.jpg](https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/11/50614681417-2e58c102db-o_231120201759.jpg)

*O presidente do Supremo Tribunal Federal e do Conselho Nacional de Justiça, ministro Luiz Fux. Foto: Gil Ferreira/Agência CNJ*

“Os donos do poder receberam dinheiro para comprar equipamentos e compraram equipamentos inúteis, desviaram esse dinheiro. Isso não tem perdão. Não pode ter nenhum tipo de leniência, absolutamente”, frisou o ministro.

A declaração foi dada na presença de quase 300 futuros delegados e peritos, sendo que o Diretor-geral da Polícia Federal, Rolando Alexandre Souza, também participava do evento. “Cada ato de corrupção é uma criança sem merenda, um hospital sem leite, é impor ao trabalhador a sobrevivência no limite do que uma pessoa pode viver”, ressaltou Fux em outro momento de sua fala.

Na palestra, o presidente do Supremo também frisou que não se pode permitir a desconstrução da operação Lava Jato, a qual classificou como ‘exitosa’, citando ainda ‘estratégias de primeiro mundo’ usadas nas investigações, como delações premiadas, agentes infiltrados, interceptação telefônica, gravações ambientais.

Segundo Fux, é necessário estudar o que aconteceu depois da Operação Mãos Limpas – ofensiva deflagrada na Itália nos anos 1990 – para evitar uma desconstrução da Lava Jato, com ‘leis e jurisprudências facilitárias’ e ‘inconstitucionalidade de meios importantíssimos’.

Nessa linha, o atual presidente do Supremo chegou até a citar a condução coercitiva – proibida pelo Supremo em 2018. “A condução coercitiva pode se imaginar que isso seja uma medida ultrabruta a luz dos direitos humanos, mas para que serve? Para sair carregando o sujeito para ele confessar? Não. É para ele evitar que ele combine ações. E mais o conduzido tem o direito de levar o advogado e usar o direito ao silêncio”, registrou Fux, que no julgamento realizado há dois anos, votou pela legalidade da medida.

A fala de Fux ainda contou com diferentes menções aos direitos humanos, considerando que o tema foi celebrado internacionalmente nesta quinta, 10. No início de sua palestra, o ministro frisou que o assunto é ligado ‘umbilicalmente’ à corrupção.

O presidente do Supremo frisou que a Constituição Federal garante ‘uma sociedade justa e solidária com erradicação de qualquer desigualdade’ e frisou a importância da proteção dos direitos humanos, mas ponderou que não se pode esquecer da ‘proteção da vítima’: “e quando a vítima é o Estado, o Estado tem o direito de impor a sua ordem penal. Não se pode analisar só sobre a ótica do criminoso, que ele tem direitos humanos, dignidade, integridade. Isso está certo. Mas temos que ver que o Estado tem o direito fundamental de impor sua ordem criminal”, registrou.

O ministro também disse aos futuros delegados e peritos que a Constituição tem como princípios dos agentes que atuam em nome da administração pública, a moralidade. “O Brasil é um país promete como ideal da nação, ética, moralidade e legalidade. Vivemos num estado democrático de direito, o que significa que o governo do povo pelo povo e para o povo”, afirmou.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP  
Data : 11/12/2020*

## DESESTATIZAÇÃO DA ELETROBRAS VAI À PAUTA NO 1º SEMESTRE NO CONGRESSO, DIZ LÍDER

*Por Cristian Favaro*

São Paulo - O líder do governo no Congresso, o senador Eduardo Gomes (MDB-TO), defendeu que a desestatização da Eletrobras será um dos temas prioritários do Congresso em 2021 e há perspectivas concretas para a votação. “Esse assunto entrará obrigatoriamente na pauta do primeiro semestre, sem dúvida”, afirmou, durante evento promovido pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib).

O senador defendeu que o otimismo com o tema vem na esteira de diversos outros projetos avançando no Congresso e do interesse do mercado na infraestrutura do Brasil. “Tenho certeza que a partir de fevereiro esse assunto (desestatização da Eletrobras), diante dos vários leilões de ferrovias e rodovias, parcerias em saneamento, tudo isso faz com que a pauta Eletrobras não seja uma ilha”, disse.

Ele observou ainda que o Congresso precisa criar um ambiente para o tema Eletrobras que tenha um conteúdo político e menos ideológico. “O projeto tem de ser visto como investimento no setor elétrico”, afirmou, lembrando a crise energética no Amapá.

**Fonte : O Estado de São Paulo - SP**

**Data : 11/12/2020**

### **GUEDES FALA EM ANTECIPAR BENEFÍCIOS E ADIAR IMPOSTOS EM 2021 PARA ATENUAR FIM DE AUXÍLIO**

O ministro também disse estar otimista com o ano que vem, mas cobrou a aprovação das reformas pelo Congresso, dizendo que 'não existe milagre' para a recuperação da economia

**Por Eduardo Rodrigues e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo**

BRASÍLIA - Após defender o cumprimento do teto de gastos em 2021, o ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta sexta-feira, 11, que o governo tem instrumentos para atenuar o fim do auxílio emergencial em 2021.

“Não descartamos usar ferramentas dentro do teto (a regra que proíbe que as despesas cresçam em ritmo superior à inflação). Temos a capacidade de antecipar benefícios, diferir arrecadação de impostos (adiar o pagamento dos tributos). Já fizemos isso neste ano. Esses instrumentos vão permitir fazer aterrissagem em 2021”, afirmou, em audiência na Comissão Mista do Congresso Nacional que acompanha a execução das medidas de enfrentamento à pandemia de covid-19.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/5/1607719186755.jpg>

**'Só as reformas vão transformar recuperação baseada em consumo em crescimento com investimento', disse Guedes. Foto: Joédson Alves/EFE**

Entre as medidas adotadas pelo governo neste ano por causa do novo coronavírus estavam o adiamento do pagamento de tributos (inclusive o Simples Nacional) e a antecipação de benefícios, como o 13º de aposentados e pensionistas do INSS.

Guedes lembrou ainda que, apesar da execução orçamentária do auxílio emergencial acabar em dezembro, o cronograma de pagamentos pela Caixa e o Ministério da Cidadania deve avançar um mês e meio ou dois meses em 2021. “Ainda haverá uma cobertura do auxílio em janeiro e metade de fevereiro”, completou.

De acordo com portaria do Ministério da Cidadania publicada hoje, o calendário para saques do auxílio emergencial prevê pagamentos até o dia 27 de janeiro de 2021.

Em tom de otimismo, o ministro disse esperar que 2021 seja um ano diferente, mas voltou a cobrar do Congresso a aprovação de reformas, ao repetir que “não existe milagre” para a recuperação da

economia. “Só as reformas vão transformar recuperação baseada em consumo em crescimento com investimento”, enfatizou.

Guedes defendeu novamente que a PEC do pacto federativo incorpore instrumentos para que o chamado “orçamento de guerra” seja replicado em novas calamidades públicas no futuro. “Meu sonho era que instrumentos do orçamento de guerra estivessem em PEC para casos agudos”, afirmou. Com o orçamento de guerra, o governo pôde ampliar os gastos no combate à pandemia sem as “amarras” das regras fiscais. A previsão é que o rombo nas contas públicas neste ano chegue a R\$ 844,6 bilhões.

Entre as mudanças na PEC do pacto federativo, Guedes defende que haja uma cláusula para reuniões semanais do Conselho Fiscal da República em situações de emergência fiscal. “Seja uma crise ambiental aguda no futuro, seja uma repetição de problema com vírus como a pandemia deste ano, seja na razão improvável de uma guerra”, detalhou.

Guedes disse ser difícil fazer uma autoavaliação e disse que no momento todos de sua equipe ainda estão “exaustos”. Ele voltou a reclamar de críticas à equipe econômica e pediu um “clima de fraternidade e colaboração”. “Temos que estar unidos. As eleições acabaram, daqui dois anos temos eleições de novo, pega a senha, entra na fila e briga lá na frente”, completou.

Segundo ele, o “superministério” unificado da Economia sob o seu comando que permitiu a tomada de decisões rápidas para a implementação de programas de enfrentamento à pandemia de covid-19. Com Guedes, houve a unificação dos ministérios da Fazenda, do Planejamento, do Trabalho e Previdência, e da Indústria.

“Não seria possível agir com tanta velocidade se não houvesse um comando único na Economia. Quando decidimos descentralizar os recursos para Estados e municípios, o ministro do Planejamento poderia se desentender com o ministro da Fazenda tradicional. Da mesma forma, com o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda (BEm), poderia haver discordância do Ministério do Trabalho, que poderia preferir chamar os sindicatos para fazer outra ação”, afirmou. O BEm foi o benefício pago pelo governo para os trabalhadores com carteira assinada que tiveram os salários reduzidos ou os contratos suspensos durante a pandemia.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 11/12/2020*

## **SEIS ESTADOS TERÃO DE CONGELAR SALÁRIOS DE SERVIDORES SE PEC EMERGENCIAL PASSAR**

Proposta determina acionamento automático dos gatilhos, para contenção de gastos, quando as despesas correntes superarem 95% da arrecadação; RS, SE, RN, RJ, PE e ES seriam atingidos pela regra, diz levantamento

*Por Adriana Fernandes e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Se a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) emergencial já estivesse em vigor hoje, seis Estados já precisariam cortar despesas de pessoal, congelar salários e suspender novas contratações de servidores para melhor a saúde financeira das suas contas. O relatório da proposta, apresentado esta semana aos líderes do Senado, determina o acionamento automático dos gatilhos (como são chamadas as medidas de contenção de despesas) para governos regionais quando as despesas correntes superarem 95% de sua arrecadação.

O texto original enviado pelo governo deixava a aplicação como opcional, ao falar que Estados e municípios “poderiam” acionar os gatilhos nessa situação. O aperto na regra já sofre resistências e pode virar moeda de troca durante as negociações na hora da votação, como ocorreu na reforma da Previdência, que deixou Estados e municípios de fora após a pressão de senadores e deputados, que não queriam assumir o desgaste político para acabar ajudando governadores e prefeitos de legendas adversárias.





<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/6/1607656798267.jpg>

*Sede do governo de Pernambuco, que lidera lista de despesas elevadas. Foto: Ed Ferreira/Estadão*

Levantamento feito a pedido do Estadão/Broadcast pela pesquisadora Vilma Pinto do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da Fundação Getúlio Vargas (FGV), com dados acumulados no ano até outubro (últimos disponíveis), aponta que Rio Grande do Sul, Sergipe, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Pernambuco e Espírito Santo seriam atingidos pela regra, caso já

estivesse em vigor.

Considerando dados de 2019, o quadro seria um pouco diferente, com a regra se aplicando a sete Estados: Goiás, Minas Gerais, Piauí, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Sergipe e Distrito Federal.

Segundo Vilma, as oscilações ocorrem porque a regra considera o curto prazo e tem como referência dados que dependem da atividade econômica, como a arrecadação. “Um efeito de curto prazo de um ano pode não ser um efeito perene”, diz a pesquisadora do Ibre, apontada hoje como uma das principais especialistas em contas de Estados e municípios. Para fazer o levantamento com dados atualizados de 2020, Vilma utilizou o Siconfi, sistema em que os próprios Estados e municípios declaram suas informações ao Tesouro Nacional.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/3/1607684362039.jpg>

*Vilma Pinto, pesquisadora do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da Fundação Getúlio Vargas (FGV) Foto: Christina Rufatto/Estadão*

A PEC prevê ainda uma situação intermediária, em que Estados e municípios teriam a opção de adotar parte ou a totalidade das medidas quando a relação entre despesa e receita fique entre 85% e 95%. Essa é a situação de 16 Estados, observando dados

de 2019, ou 11, considerando 2020. Nesse caso, o governador ou prefeito poderia editar ato com vigência imediata, antes da aprovação pelo Legislativo local, mas com a previsão de que esse texto seja submetido à apreciação dos parlamentares em regime de urgência.

Vilma prevê situação mais difícil em 2021 para os governos regionais, já que o desempenho do PIB deve ser insuficiente para recuperar o tombo na atividade em 2020. Além disso, não há previsão de reforço nas transferências feitas pela União, como ocorreu este ano. “A receita dos Estados em 2021 tende a ser um pouco mais enxuta”, diz.

### Vácuo

Depois de ser encaminhada a líderes na segunda à noite e sofrer críticas de especialistas consultados devido a problemas graves de redação, o relatório entrou numa espécie de “vácuo existencial”, segundo apurou o Estadão, já que a proposta não foi protocolada oficialmente. O texto tem sofrido modificações a toda hora com interferência do Ministério da Economia, que quer reduzir o percentual de 95% para que a medida de ajuste alcance mais Estados. A equipe econômica não fala abertamente, mas prefere deixar a votação para 2021.

Líder de uma das maiores bancadas no Senado Federal, onde a PEC emergencial está sendo debatida, o senador Otto Alencar (PSD-BA) se mostra cético em relação às chances de avanço nas discussões ainda em 2020. “Este ano não vota mais, não. Acho difícil”, afirma.

O presidente do Comitê Nacional de Secretários de Fazenda dos Estados e representante do Piauí, Rafael Fonteles, disse que de forma geral a PEC emergencial tem “amplo apoio” nos Estados, mas ressaltou que o parecer do senador Marcio Bittar ainda precisará ser analisado pelos secretários.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 11/12/2020*



## VALOR ECONÔMICO (SP)

### TRANSPORTE MARÍTIMO ENFRENTA “TEMPESTADE PERFEITA”

Pandemia do novo coronavírus deixou algumas das maiores companhias de navegação do mundo com atrasos e acúmulo de remessas crescente

*Por George Steer e Robert Wright — Financial Times, de Londres*

A pandemia do novo coronavírus deixou algumas das maiores companhias de navegação do mundo com atrasos e acúmulos de remessas crescentes, o que pressionou as cadeias internacionais de fornecimento e ameaça desestabilizar o comércio mundial.

Operadores dizem que o setor de transporte marítimo de contêineres – a espinha dorsal do comércio mundial – está sob forte pressão por causa do impacto combinado sobre os funcionários de casos da doença, quarentenas e distanciamento social, juntamente com a disparada na demanda do consumidor e transtornos na produção industrial causados pelas quarentenas.

Lars Jensen, principal planejador de serviços da Maersk Line, a maior empresa de transportes marítimos de contêineres do mundo, disse que existe uma “tempestade perfeita”, criada por uma mistura de demanda crescente e sistemas de logística com capacidade reduzida.

“Há congestionamento nos terminais”, disse Jensen, chefe de rede da Maersk Line. “Há falta de motoristas de caminhão porque alguns não estão em condições de dirigir. Especialmente fora da Ásia, observamos que uma parte disso está ligada também ao fato de que muitas empresas estão reabastecendo.”

Como resultado, segundo Jensen, “a produtividade desacelera”, o que “atrasa mais os navios, e então temos um círculo vicioso”.

Em vários portos importantes, navios estão na fila para poder atracar. Na terça-feira, o Marine Exchange of Southern California, que monitora as condições nos dois portos de contêineres mais movimentados dos Estados Unidos, de Los Angeles e Long Beach, informou que 17 navios porta-contêineres estavam ancorados à espera de pontos de atracação livres. Outros 4 navios deveriam chegar mais tarde naquele dia, enquanto a previsão era de que apenas 3 entrariam no porto.

O porto registrou um volume recorde de importação, de 506.613 contêineres em outubro – os últimos números disponíveis –, quase um terço a mais do que no mesmo período do ano passado.

Como reação, as companhias de navegação têm cancelado pedidos e desviado navios.

Cingapura, o segundo maior centro de contêineres do mundo, viu sua taxa de rolagem – a proporção de carga que entra em um porto em um navio diferente do que estava originalmente previsto – chegar a 31% em outubro, em comparação com 21% no mesmo período do ano passado, de acordo com o provedor de dados Ocean Insights.

“Toda a cadeia de fornecimento está sob pressão”, disse Rolf Habben Jansen, executivo-chefe da Hapag-Lloyd, outra das maiores empresas de transporte de contêineres do mundo. “A situação do mercado é excepcional.”

Ele acrescentou que surtos de covid-19 podem prejudicar a produtividade de um terminal portuário rapidamente, ao obrigar um grande número de funcionários a se isolarem.

“Tivemos exemplos disso, como um porto em que 600 trabalhadores portuários foram postos em quarentena... [Mesmo] que aquele porto estivesse na sua melhor forma, em uma semana teríamos 10 navios lutando para chegar ao lado [do cais do terminal]”, disse.

A CMA-CGM, a quarta maior companhia de navegação do mundo, anunciou na semana passada que não aceitaria novas encomendas até a última semana de dezembro, a fim de “esperançosamente, nos colocarmos em uma situação melhor para janeiro”.

Mas Philip Edge, executivo-chefe da despachante de cargas do Reino Unido Edge Worldwide, disse que o adiamento de encomendas “só agravaria o problema” e levaria a tarifas de frete ainda mais altas depois.

A pressão tem aumentado desde o início da pandemia. Quando o vírus começou a se espalhar e o comércio mundial se contraiu a um ritmo sem precedentes, as companhias de navegação cancelaram centenas de viagens. Como o comércio se recuperou nos últimos meses, a demanda por produtos enviados da Ásia cresceu e as companhias agora operam muito perto de sua capacidade total.

Desde meados do ano, o boom no comércio eletrônico impulsionado pela pandemia contribuiu para dobrar as taxas de movimentação de contêineres, conforme medido pelo Índice de Cargas em Contêineres de Xangai. As taxas da Ásia para a costa oeste dos EUA, em especial, dispararam nos últimos meses e estão em níveis recordes.

Embora a Hapag-Lloyd tenha aumentado sua capacidade em mais de um quarto de milhão de contêineres este ano, Habben Jansen disse que os transtornos relacionados à pandemia persistem: “Tivemos caixas demais nos lugares errados por causa dos distúrbios no início do ano.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data : 11/12/2020*

## VIRACOPOS E GOVERNO LEVAM DISPUTAS PARA ARBITRAGEM

Ontem foi encerrada a recuperação judicial do aeroporto, controlado pela concessionária AVB, aprovada pela Justiça  
*Por Taís Hirata — De São Paulo*

Com o encerramento da recuperação judicial do aeroporto de Viracopos, aprovado ontem pela Justiça, deverá ser aberto na próxima semana o processo de arbitragem que dará a palavra final sobre dezenas de disputas entre o governo e a concessionária Aeroportos Brasil Viracopos (ABV), controlada por UTC e Triunfo.

A decisão do tribunal, que deverá levar ao menos dois anos, será determinante não apenas para o encerramento dos litígios, mas também para pagamento das dívidas do grupo, que deve cerca de R\$ 2 bilhões ao BNDES.

A empresa já tem pronto o requerimento para uma “primeira etapa” do processo, explica Gustavo Salgueiro, advogado responsável pela recuperação do grupo, do escritório Galdino & Coelho Advogados.

Primeiramente, serão discutidas as diversas multas aplicadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e não pagas pela ABV, que contesta as penalidades. Também serão alvo da arbitragem os diversos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, não concedidos pelo órgão regulador.

Também poderá entrar em debate o valor da indenização a ser paga à ABV pela devolução do contrato. A concessionária tem direito a um ressarcimento pelos investimentos realizados e não amortizados - que a empresa estima em R\$ 4,6 bilhões. O montante será definido pela Anac a partir de março de 2021. “Qualquer valor abaixo disso passará a ser discutido na arbitragem também”, afirma Salgueiro.

Ao final, será feito um “encontro de contas”, entre débitos e créditos de cada parte, para saber se o saldo final será favorável ao governo ou à ABV. A concessionária diz que existe uma preocupação caso reste alguma dívida a ser paga ao fim do processo. Isso porque o acordo firmado com o governo acabou saindo sem a possibilidade de transferência de eventuais passivos restantes ao novo operador do aeroporto, que será relicitado.

Segundo uma nota técnica do BNDES, de maio, a transferência daria segurança de que os créditos seriam recuperados e, sem isso, poderia haver uma situação em que os bancos teriam que defender os interesses da ABV no tribunal.

Porém, os estudos técnicos feitos pelo governo concluíram pela não vantajosidade na transferência da dívida. A ideia é que a nova concessão não tenha relação com os passivos do contrato devolvido, e que os valores de outorga a serem pagos na licitação sejam usados para quitar eventual pagamento à ABV, caso o saldo da arbitragem seja favorável ao grupo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 11/12/2020*

## GOVERNOS FEDERAL E DE SP E SETOR PRIVADO LANÇAM CENTRO PARA 4ª REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

Iniciativa em parceria com o Fórum Econômico Mundial tem como objetivo apoiar adoção de tecnologias emergentes, como internet das coisas e inteligência artificial

*Por Mariana Ribeiro, Valor — Brasília*

Em parceria com o Fórum Econômico Mundial, o governo federal, o Estado de São Paulo e representantes do setor privado lançaram nesta quinta-feira o Centro para a Quarta Revolução Industrial no país, o C4IR Brasil.

A iniciativa havia sido anunciada em janeiro deste ano em Davos, na Suíça, e tem como objetivo apoiar a adoção de tecnologias emergentes, como internet das coisas e inteligência artificial, com foco nos desafios econômicos e sociais. À época, a expectativa era que o centro afiliado ao Fórum Econômico Mundial fosse lançado no primeiro semestre de 2020.

Presente no evento virtual, o secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, Carlos Da Costa, presidente do comitê executivo do C4IR Brasil, afirmou que o cenário de novas tecnologias traz uma “oportunidade de superarmos os maiores problemas” atuais. “Inclusive essa tragédia que vivemos hoje”, afirmou em relação à pandemia.



[https://s2.glbimg.com/pz-BJ\\_iSKb8QrQPHhXn4aXIL5FM=/0x0:3840x2550/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/I/A/ApKf0PT1abnZvK0mzv8Q/190913incorpora0202.jpg](https://s2.glbimg.com/pz-BJ_iSKb8QrQPHhXn4aXIL5FM=/0x0:3840x2550/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/I/A/ApKf0PT1abnZvK0mzv8Q/190913incorpora0202.jpg)

*Costa: Novas tecnologias como oportunidade de superar problemas — Foto: Claudio Belli/Valor*

Ele acrescentou que “há muito a ser feito” e que o centro definiu algumas prioridades, entre elas a política de dados, internet das coisas, democratização da

indústria 4.0 para micro e pequenas empresas e incorporação de inteligência artificial no setor público.

O governador de São Paulo, João Doria, afirmou que ainda estamos enfrentando os efeitos da pandemia, mas que é preciso se preparar para os “desafios futuros” e para construir uma economia mais inovadora, digital e integrada.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data : 11/12/2020*

### CADE APROVA COMPRA DA CORRETORA NECTON PELO BTG PACTUAL

Negócio de R\$ 348 milhões foi anunciado em outubro  
*Por Juliano Basile, Valor — Brasília*

A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou a aquisição pelo BTG Pactual da totalidade da corretora Necton. O negócio, de R\$ 348 milhões, foi anunciado em outubro.

O BTG esclareceu ao Cade que a operação faz parte da estratégia de competir no mercado de varejo de investimentos. Para a Necton, o negócio permitirá utilizar a estrutura de capital do BTG para expandir as suas atividades e incrementar os serviços prestados aos seus clientes. Após a operação, as partes esperam que a Necton continue atuando de forma independente.

“Conclui-se que a presente operação não acarreta prejuízos ao ambiente concorrencial, razão pela qual o ato de concentração pode ser aprovado sob o rito sumário”, apontou o Cade.

*Fonte: Valor Econômico - SP*  
*Data : 11/12/2020*

### FT: COVID DESENCADEIA TEMPESTADE PERFEITA PARA COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO

Operadores afirmam que o setor, espinha dorsal do comércio mundial, está sob forte pressão  
*Por George Steer e Robert Wright, Financial Times — Londres*



[https://s2.glbimg.com/EuOX3CFB001w5bTriik4KiM8bho=/40x0:934x501/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2020/q/o/0yLBLjTI2DpDMYVcApiw/sem-titulo.png](https://s2.glbimg.com/EuOX3CFB001w5bTriik4KiM8bho=/40x0:934x501/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/q/o/0yLBLjTI2DpDMYVcApiw/sem-titulo.png)

— Foto: Pixabay

A pandemia do novo coronavírus deixou algumas das maiores companhias de navegação do mundo com atrasos e acúmulos de remessas crescentes, o que pressionou as cadeias internacionais de

fornecimento e ameaça desestabilizar o comércio mundial.

Operadores dizem que o setor de transporte marítimo de contêineres – a espinha dorsal do comércio mundial – está sob forte pressão por causa do impacto combinado sobre os funcionários de casos das doenças, quarentenas e distanciamento social, juntamente com a disparada na demanda do consumidor e transtornos na produção industrial causados pelas quarentenas.

Lars Jensen, principal planejador de serviços da Maersk Line, a maior empresa de transportes marítimos de contêineres do mundo, disse que existe uma “tempestade perfeita”, criada por uma mistura de demanda crescente e sistemas de logística com capacidade reduzida.

“Há congestionamento nos terminais”, disse Jensen, chefe de rede da Maersk Line. “Há falta de motoristas de caminhão porque alguns não estão em condições de dirigir. Especialmente fora da

Ásia, observamos que uma parte disso está ligada também ao fato de que muitas empresas estão reabastecendo.”

Como resultado, segundo Jensen, “a produtividade desacelera”, o que “atrasa mais os navios, e então temos um círculo vicioso”.

Em vários portos importantes, navios estão na fila para poder atracar. Na terça-feira, o Marine Exchange of Southern California, que monitora as condições nos dois portos de contêineres mais movimentados dos Estados Unidos, de Los Angeles e Long Beach, informou que 17 navios porta-contêineres estavam ancorados à espera de pontos de atracação livres. Outros 4 navios deveriam chegar mais tarde naquele dia, enquanto a previsão era de que apenas 3 entrariam no porto.

O porto registrou um volume recorde de importação, de 506.613 contêineres em outubro – os últimos números disponíveis –, quase um terço a mais do que no mesmo período do ano passado.

Como reação, as companhias de navegação têm cancelado pedidos e desviado navios.

Cingapura, o segundo maior centro de contêineres do mundo, viu sua taxa de rolagem – a proporção de carga que entra em um porto em um navio diferente do que estava originalmente previsto – chegar a 31% em outubro, em comparação com 21% no mesmo período do ano passado, de acordo com o provedor de dados Ocean Insights.

“Toda a cadeia de fornecimento está sob pressão”, disse Rolf Habben Jansen, executivo-chefe da Hapag-Lloyd, outra das maiores empresas de transporte de contêineres do mundo. “A situação do mercado é excepcional.”

Ele acrescentou que surtos de covid-19 podem prejudicar a produtividade de um terminal portuário rapidamente, ao obrigar um grande número de funcionários a se isolarem.

“Tivemos exemplos disso, como um porto em que 600 trabalhadores portuários foram postos em quarentena... [Mesmo] que aquele porto estivesse na sua melhor forma, em uma semana teríamos 10 navios lutando para chegar ao lado [do cais do terminal]”, disse.

A CMA-CGM, a quarta maior companhia de navegação do mundo, anunciou na semana passada que não aceitaria novas encomendas até a última semana de dezembro, a fim de “esperançosamente, nos colocarmos em uma situação melhor para janeiro”.

Mas Philip Edge, executivo-chefe da despachante de cargas do Reino Unido Edge Worldwide, disse que o adiamento de encomendas “só agravaria o problema” e levaria a tarifas de frete ainda mais altas depois.

A pressão tem aumentado desde o início da pandemia. Quando o vírus começou a se espalhar e o comércio mundial se contraiu a um ritmo sem precedentes, as companhias de navegação cancelaram centenas de viagens. Como o comércio se recuperou nos últimos meses, a demanda por produtos enviados da Ásia cresceu e as companhias agora operam muito perto de sua capacidade total.

Desde meados do ano, o boom no comércio eletrônico impulsionado pela pandemia contribuiu para dobrar as taxas de movimentação de contêineres, conforme medido pelo Índice de Cargas em Contêineres de Xangai. As taxas da Ásia para a costa oeste dos EUA, em especial, dispararam nos últimos meses e estão em níveis recordes.

Embora a Hapag-Lloyd tenha aumentado sua capacidade em mais de um quarto de milhão de contêineres este ano, Habben Jansen disse que os transtornos relacionados à pandemia persistem: “Tivemos caixas demais nos lugares errados por causa dos distúrbios no início do ano.”



## G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

### SENADO APROVA PROJETO QUE CRIA NOVA LEI DE LICITAÇÕES; TEXTO VAI À SANÇÃO DE BOLSONARO

Proposta estabelece novas diretrizes e modalidades para o processo de licitação, além de punições mais rigorosas para fraudes. Texto revoga Lei 8.666, Lei do Pregão e parte do RDC.

*Por Gustavo Garcia e Sara Resende, G1 e TV Globo — Brasília*

O Senado aprovou nesta quinta-feira (10) o projeto que cria a nova Lei de Licitações. O texto vai à sanção presidencial.

Com cerca de 200 artigos, a proposta revoga a Lei 8.666/1993, em vigor e conhecida atualmente como "Lei de Licitações", e a Lei do Pregão (10.520/2002). Se sancionada, a nova lei também substituirá parte do texto sobre Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC, Lei 12.462/2011), instituindo novas regras.

Entre outros pontos, o projeto estabelece diretrizes para os processos licitatórios, cria nova modalidades de licitação e define punições mais rigorosas para fraudes.

Pela Constituição, o poder público – União, estados, Distrito Federal e municípios – é obrigado a utilizar as licitações como meio para realizar obras e fazer compras de produtos e serviços.

As regras previstas no projeto não valem para empresas estatais, já que estas são regidas pela Lei de Responsabilidade das Estatais.

O texto também altera outras leis, como o Código Penal, para incluir um capítulo as punições nos casos de crimes em licitações e contratos administrativos (veja detalhes abaixo).

O texto tem origem no Senado, mas, quando passou pela Câmara, foi alterado pelos deputados. Nesta quinta, os senadores aprovaram a versão da Câmara, com algumas mudanças na redação.

#### **A proposta**

Pelo texto, o processo de licitação deverá seguir as seguintes fases:

- preparatória;
- divulgação do edital;
- apresentação de propostas e lances;
- julgamento;
- habilitação;
- recursal;
- homologação.

Na fase preparatória, deverá ser privilegiado o planejamento, com a compatibilização com o plano de contratações anual. Segundo o relator do texto no Senado, Antonio Anastasia (PSD-MG), a regra incentiva os entes federativos a “alinhar seu planejamento estratégico, e subsidiar a elaboração das respectivas leis orçamentárias”.

Também na fase preparatória, está previsto o estudo técnico preliminar com a demonstração do interesse público e as bases para o prosseguimento da licitação, se esta for viável.

O projeto também prevê a inversão de fases em relação ao que é estabelecido em lei atualmente.

Pela regra geral prevista na proposta, a fase da habilitação ocorrerá somente após o julgamento do processo, o que possibilitará a redução, segundo os defensores do projeto, do tempo e do trabalho do gestor público, uma vez que este não será mais obrigado a avaliar a habilitação daqueles que não vão firmar contrato com o Poder Público.

Além disso, o projeto determina que as licitações devem ocorrer, preferencialmente, de forma eletrônica.

Uma das principais novidades do projeto é a criação do Portal Nacional de Contratações Públicas, um site para centralizar a divulgação de processos licitatórios na União, nos estados, no DF e nos municípios.

O objetivo é criar um banco de dados sobre compradores e fornecedores e para dar mais transparência aos procedimentos. Esse portal será gerido por um comitê composto por representantes dos entes federados.

O projeto também altera as modalidades de licitação, passando a prever o chamado “diálogo competitivo” – uma forma de licitação em que os governos chamam a iniciativa privada, para que as empresas apresentem possíveis soluções às demandas de contratação de serviços.

Este modelo de atuação será possível no caso de compras que envolvam inovações tecnológica, ou em situações em que o poder público não conseguem definir as especificações técnicas com precisão.

Ainda em relação às modalidades, pelo texto, permanecem a “concorrência”, o “concurso” e o “leilão”. As modalidades “tomada de preços” e “convite” são excluídas. E, além do “diálogo competitivo”, é incorporada a modalidade “pregão”.

### **Seguro-garantia**

O texto prevê que o edital de licitação poderá exigir prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e fornecimentos. O contratado poderá optar por uma das seguintes formas de garantia:

- caução em dinheiro ou títulos da dívida pública;
- seguro-garantia;
- fiança bancária.

O seguro-garantia tem por objetivo garantir o “fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo contratado”.

Segundo o projeto, nas contratações de obras, serviços e fornecimentos a garantia poderá ser de até 5% do valor inicial do contrato, podendo chegar a 10%, se justificada a complexidade técnica e de riscos envolvidos.

O texto diz ainda que, nas contratações de obras e serviços de engenharia de “grande vulto”, poderá ser exigida a prestação de garantia, na modalidade seguro-garantia, em percentual equivalente a até 30% do valor inicial do contrato.

No caso de inadimplemento por parte do contratado, a seguradora assumirá a execução e concluirá o serviço contratado, desde que previsto no edital.

O projeto diz ainda que os pagamentos se darão de modo cronológico; e que uma série de aspectos deverão ser levados em consideração antes de ser determinada a nulidade dos contratos.

### **Código Penal**



O projeto altera o Código Penal para incluir nesta legislação um capítulo específico para tratar dos crimes em licitações e contratos administrativos.

Entre os tipos penais previstos nas propostas, estão:

- contratação direta ilegal (reclusão de 4 a 8 anos e pagamento de multa)
- frustração do caráter competitivo de licitação, que consiste em frustrar ou fraudar, com o intuito de obter para si ou para outrem vantagem, a competição (reclusão de quatro a oito anos e multa)
- modificação ou pagamento irregular em contrato administrativo (reclusão de 4 a 8 anos e multa)
- fraude em licitação ou contrato (reclusão de 4 a 8 anos e multa)

### Outros pontos

O projeto diz que os itens de consumo adquiridos para suprir demandas da administração pública deverão ser de “qualidade comum, não superior à mínima necessária”. Esse artigo proíbe a aquisição de artigos de luxo, sem especificá-los.

Pela proposta, micro e pequenas empresas não precisarão divulgar em site eletrônico o inteiro teor dos contratos e aditamentos.

Relator do projeto no Senado, Antonio Anastasia (PSD-MG) recuperou trecho que mantém a obrigatoriedade da publicação de extrato do edital em jornal diário de grande circulação. Esse dispositivo havia sido excluído na Câmara.

Para reduzir recursos de veículos de comunicação, o governo tem tentado retirar a necessidade dessas publicações nos jornais.

Segundo o projeto, é dispensável a licitação para contratação de instituição do Brasil voltada à pesquisa, atividades de ensino, desenvolvimento científico e tecnológico. Para isso a empresa deverá ter inquestionável reputação ética e profissional e não tenha fins lucrativos.

### 'Atualização' legal

Relator do projeto, Antonio Anastasia disse que a “atualização” da Lei de Licitações era demandada há mais de 20 anos.

“A primeira referência que eu faço é da relevância desse assunto, que certamente é um dos itens mais importantes da chamada microrreforma econômica por que estamos agora lutando no Brasil, pelo nosso desenvolvimento e para destravar a administração pública”, afirmou.

*Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP*

*Data : 11/12/2020*

# FOLHA DE S.PAULO

## FOLHA DE SÃO PAULO - SP

### SENADO APROVA NOVA LEI DE LICITAÇÕES COM ATÉ 8 ANOS DE PRISÃO POR FRAUDES

Texto com 191 artigos revoga legislação de 1993 e vai à sanção presidencial

*Por Daniel Carvalho*

BRASÍLIA - O Senado aprovou em votação simbólica, nesta quinta-feira (10), projeto que estabelece a nova Lei de Licitações, revogando a anterior, de 1993. O texto segue para sanção do presidente Jair Bolsonaro (sem partido).

A nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos, relatada pelo senador Antonio Anastasia (PSD-MG), tem 191 artigos e revoga também a Lei de Pregão, de 2002.

O projeto moderniza as regras de licitações em vigor, cria modalidades de contratação, exige seguro-garantia para grandes obras, e insere um novo capítulo no Código Penal, tipificando crimes em licitações com penas de até 8 anos.

Pela proposta, a administração pública poderá contar com modalidades de licitação como concorrência, concurso, leilão, pregão e diálogo competitivo. Esta última modalidade é uma novidade em que a administração se reúne com companhias quando diz não ter capacidade para definir qual a modelagem adequada.

Alegando intenção de garantir transparência, ele retomou o dispositivo original do Senado que determinava a publicação obrigatória de extrato do edital no Diário Oficial da União, do estado ou do município, assim como em jornal diário de grande circulação.

Também determinou que, em caso de contratação direta indevida ocorrida com dolo, fraude ou erro grosseiro, o contratado e o agente público responsável responderão solidariamente pelo dano causado ao erário, sem prejuízo de outras sanções legais cabíveis.

O texto que agora segue para as mãos do presidente determina que contratações públicas deverão submeter-se a práticas contínuas de gestão de riscos e de controle preventivo, inclusive mediante adoção de recursos de tecnologia da informação, além de estar subordinadas ao controle social.

No Código Penal, o projeto insere capítulo sobre crimes em licitações e em contratos administrativos. São estabelecidas penas para quem admitir, possibilitar ou dar causa à contratação direta fora das hipóteses previstas em lei.

Também fica sujeito a penas quem, por exemplo, afastar ou tentar afastar licitante por meio de violência, grave ameaça, fraude ou oferecimento de vantagem de qualquer tipo.

**Folha de São Paulo - SP**

**Data : 11/12/2020**

## **INICIADA POR DILMA, PONTE EM PORTO ALEGRE INAUGURADA POR BOLSONARO FACILITARÁ ESCOAMENTO DE PRODUÇÃO**

Segunda ponte sobre o rio Guaíba favorecerá transporte de cargas para Porto de Rio Grande

**Por Paula Sperb / Luciano Nagel**

SANTA VITÓRIA DO PALMAR (RS) e PORTO ALEGRE - Iniciada em 2014, durante a gestão de Dilma Rousseff (PT), a ponte sobre o rio Guaíba, em Porto Alegre, foi inaugurada parcialmente pelo presidente Jair Bolsonaro (sem partido), na última quinta-feira (10).

“O momento é para inaugurarmos uma obra que não começou conosco, como a grande maioria das obras não começaram conosco. Mas nós falamos: vamos terminar todas aquelas que forem possíveis de ser terminadas”, disse Bolsonaro.

Para o governador gaúcho, Eduardo Leite (PSDB), a ponte trará “redução de custos logísticos para colocar o estado em melhores condições de competir”.

Serão liberados para os condutores o vão principal sobre o rio (2,9 km) e três acessos à ponte. A extensão total da obra é de 12,3 km. Outros três ramos da interseção com a BR-290 (Freeway) devem ser concluídos em 2021, incluindo o que liga o centro da capital gaúcha a cidade de Guaíba, na região metropolitana.

Com um investimento aproximado de R\$ 820 milhões, a obra, que está 95% concluída, deveria ser entregue em 2017, nas gestões do presidente Michel Temer (MDB).

A conclusão total do empreendimento depende ainda da retirada de cerca de 600 famílias que residem nas vilas Areia e Tio Zeca, em torno da ponte. Há oito anos, as duas comunidades aguardam que o Dnit negocie a mudança, ainda sem data definida.

Horas antes da inauguração, moradores das duas vilas protestaram. As famílias pedem agilidade na remoção do local e uma audiência de conciliação com o Ministério da Infraestrutura. A saída dessas duas comunidades permitirá a conclusão das obras.

Cerca de 501 famílias que viviam na Ilha Grande dos Marinheiros, no bairro Arquipélago, já foram realocadas.

Esta é a segunda ponte sobre o rio Guaíba, conectando a região metropolitana à metade Sul do estado. A primeira ponte, em funcionamento desde 1957, seguirá ativa, segundo o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes).

A primeira ponte funciona com o sistema de içamento do vão móvel para passagem de navios de grande porte. Com o trânsito sobre a ponte interrompido, congestionamentos são comuns.

Por isso, a nova ponte é uma demanda antiga. Sem os congestionamentos, o transporte de cargas em direção ao Porto de Rio Grande ou saídas do porto serão facilitados.

As obras da nova ponte geraram dúvidas na comunidade. Antes de sua inauguração, uma casa interrompia a obra. O caso chegou a repercutir na imprensa local com uma crônica intitulada “No meio da casa tinha uma ponte”. O Dnit informou que a indenização à proprietária já havia sido feita e que o suposto inquilino não havia sido identificado como morador.

Em 2019, com o alto nível do rio Guaíba, imagens mostravam a nova ponte muito próxima da água, gerando suspeita de que a construção poderia ser inundada.

“De acordo com estudos realizados pelo DNIT, com base nos relatórios elaborados pelo IPH (Instituto de Pesquisas Hidráulicas) da UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), a estrutura atende aos parâmetros de segurança exigidos e não compromete a travessia”, informou o órgão.

Moradores do entorno chegaram a reclamar da altura da ponte em relação à rua Nossa Senhora Aparecida, na Ilha dos Marinheiros. A rua passa por baixo da ponte. Os moradores tinham a impressão de que ônibus e caminhões não poderiam passar por ali.

O Dnit informou que o vão livre é de 4m no trecho, permitindo o trânsito de caminhões e ônibus.

Além da ponte, Bolsonaro entregou 27,1km de duplicação da BR-116 em três diferentes trechos da estrada, entre Gauíba e Pelotas.

*Folha de São Paulo - SP*  
*Data : 10/12/2020*



**DIÁRIO DO NORDESTE - CE**

**CEARÁ PODE SER PORTA DE ENTRADA DO PAÍS EM ACORDO UE-MERCOSUL**

*Escrito por Redação, [negocios@svm.com.br](mailto:negocios@svm.com.br) 23:00 / 10 de Dezembro de 2020.*

Previsto para ser assinado nos próximos meses, o acordo de livre comércio entre a União Europeia e o Mercosul deverá estreitar as relações entre o Ceará e Portugal. Fruticultura local tem potencial para captar investimentos estrangeiros



[https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ima/ge/contentid/policy:1.3021247:1607647595/Exportac-es-do-Ceara.jpeg?f=16x9&\\$p\\$f=c1bb5f0](https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ima/ge/contentid/policy:1.3021247:1607647595/Exportac-es-do-Ceara.jpeg?f=16x9&$p$f=c1bb5f0)

O acordo de livre comércio entre a União Europeia (UE) e o Mercosul, que deverá ser assinado no primeiro semestre de 2021, poderá abrir um leque de oportunidades para que o Ceará amplie sua participação nas relações entre os dois blocos econômicos. Hoje, as importações e exportações cearenses para a Europa se concentram em países como Bélgica, Holanda, Dinamarca e Alemanha. Com o acordo ratificado, espera-se que Portugal se torne o principal entreposto para empresas brasileiras no continente e o Ceará se consolide como um centro de conexões de cargas para o Nordeste.

“Temos as condições ideais para o Ceará servir como um hub do Nordeste, sendo uma porta de entrada pelo Porto do Pecém”, disse Wandocyr Romero, presidente da Câmara Brasil Portugal no Ceará, durante o painel “Negócios Internacionais”, realizado na manhã de ontem (10) na Expolog 2020. “Com o acordo (UE-Mercosul), vejo o Pecém e o porto de Sines (Portugal) como portas de entrada e saída do Mercosul e da Europa. Para isso, temos que melhorar nossas instalações alfandegárias”.

Segundo Luís Cacho, presidente da Administração dos Portos de Sines (APS), já em um primeiro momento, o setor do agronegócio, em particular o segmento de frutas, poderia ser um primeiro vetor para a atração de investimentos para o Ceará.

“O agronegócio brasileiro é uma grande oportunidade para captação de investimentos estrangeiros e o Ceará é uma região onde já temos muitos players nesse setor. Então, o acordo fará com que esses investidores reorientem suas estratégias e interesses”.

### Internacionalização

Por outro lado, a expectativa é que o acordo facilite a entrada de empresas cearenses na Europa por Portugal. “Já temos várias empresas cearenses que tiveram sucesso na internacionalização entrando no mercado português. E 2021 será ainda mais positivo para as oportunidades de negócios”, disse Ana Karina Frota, gerente do Centro Internacional de Negócios (CIN).

Segundo Eurico Brilhante Dias, secretário de internacionalização de Portugal, o acordo irá permitir a redução de tarifas entre os dois blocos em mais de 90%, com um período de ajustes de 10 a 15 anos. “Portugal está empenhado para que o acordo seja fechado. Agora, precisamos da promoção e do apoio dos empresários para fechá-lo. E pensar na logística, para termos um comércio mais eficiente”. Entre os blocos econômicos, o principal parceiro comercial do Ceará é a América do Norte, seguido por Europa e Ásia.

### Expolog

Maior feira do setor no Norte e Nordeste, a Expolog 2020 – Feira Internacional de Logística e Seminário Internacional de Logística- foi encerrada ontem (10), mas permanece no ar em plataforma digital por mais 60 dias. A expectativa da organização é que a feira supere a marca de R\$ 600 milhões em volume de negócios.

As rodadas tiveram início na quarta-feira (9), com apresentação das empresas, e o conteúdo continuará disponível na plataforma da Expolog. “Isso é só o começo do processo. A gente vai deixar todo esse ambiente nos 60 dias para que os interessados interajam e consigam fazer negócio”, aponta Julio Cavalcante, secretário executivo de Comércio, Serviços e Inovação no Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Estado (Sedet).

A Expolog é uma realização da Câmara Brasil Portugal no Ceará (CBP-CE), Instituto Future, Prática Eventos e Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Estado do

Fonte: *Diário do Nordeste – CE*

Data : 11/12/2020

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 12,4% EM NOVEMBRO

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA 10 Dezembro 2020*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201210-porto-de-imituba-navio-caminhao.jpg>

O Porto de Imbituba fechou novembro com 484,3 mil toneladas movimentadas no mês, alta de 12,4% em relação ao volume registrado no mesmo período de 2019 (430,7 mil). O bom desempenho foi alavancado pela variedade de produtos transportados: celulose, comidas em bags, contêineres, minério de ferro, ureia, malte e guindaste, além dos grandes volumes de coque de petróleo, que somaram 122 mil toneladas mensais, um crescimento de 25,7% frente ao mesmo mês de

2019. Destaque também para o aumento na quantidade embarcada de milho (+153%) e nos desembarques de sal (+107,4%), com mais navios atendidos.

O diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Luís Antonio Braga Martins, avalia que os resultados são reflexo do trabalho conjunto da comunidade portuária. “Diante deste ano cheio de incertezas, esses trabalhadores e empresas não pararam de acreditar na potencialidade do porto, atuando dia e noite para manter o atendimento, que se consagra na manutenção desse serviço essencial que é realizado pelos portos, na geração de renda e no próprio desenvolvimento de Santa Catarina”, complementa Braga.

Do total de toneladas transportadas via Imbituba em novembro, a importação (46,4%) ficou um pouco acima da exportação (41,6%). Já a cabotagem de contêineres, ou seja, navegação entre os portos do Brasil, representou 11,9% das cargas.

No acumulado do ano, a movimentação está praticamente empatada com o volume realizado no mesmo período (janeiro-novembro) de 2019, apenas 0,8% abaixo. No entanto, dezembro chega com a perspectiva positiva de novo recorde mensal e resultado anual que, se confirmado, será o melhor da história do porto, ultrapassando as 5,7 milhões de toneladas realizadas em 2019.

Até o momento, o Porto de Imbituba bateu dois recordes operacionais mensais este ano, em junho (602.370 toneladas) e setembro (602.737 toneladas), e quatro recordes de embarque/navio, o maior, com a marca de operação de 119,7 mil toneladas em uma única embarcação. Também teve aprovado o seu Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e entregue sua pera ferroviária, além do alcance recente do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias, que resultou na conquista do Prêmio Portos + Brasil, com a nota 8,5, segunda melhor entre os portos participantes; e do Certificado em Responsabilidade Social da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, pelo 5º ano consecutivo.

“Avançamos no projeto de recuperação e reforço do Cais 3 e na utilização das áreas do porto. Seguimos atraindo novos negócios e trabalhando para alavancar o potencial de contribuição de Imbituba para a cadeia de suprimentos, qualificando a infraestrutura do porto e o atendimento aos usuários”, avalia o diretor de Infraestrutura e Logística da SCPAR Porto de Imbituba, Fábio Riera.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/12/2020

## PARA FIRJAN, NÃO É UMA NECESSIDADE IMEDIATA QUE SE TENHA MAIS NAVIOS NA CABOTAGEM

Por Dérika Virgulino *NAVEGAÇÃO 11 Dezembro 2020*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160614-cabotagem.jpg>

Arquivo

De acordo com o representante da Firjan, Paulo Rolim, o mais importante seria o BR do Mar observar as questões de custos nas operações.

Apesar de um ano atípico marcado pela pandemia do novo coronavírus (Covid-19), 2020 trouxe alguns endereçamentos importantes a problemas do setor naval, incluindo a cabotagem. Em estudo bianual

realizado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), a expectativa é que o setor tenha um incremento de 8% a 10% nos próximos anos. De acordo com o líder do Núcleo Naval do Conselho Empresarial Petróleo e Gás, Paulo Rolim, o passo importante para o setor foi dado com o Projeto de Lei (PL 4199/2020), BR do Mar, embora a Firjan faça ressalvas a alguns aspectos.

Paulo afirmou que a federação não faz apoio incondicional ao PL, visto que este apresenta algumas limitações. Uma delas, segundo ele, é que o foco do projeto não atinge os principais problemas do setor, como o custo de operação no Brasil. Ele disse que este ponto é mais importante que o aumento no número de embarcações como prevê o BR do Mar. “Não é uma necessidade imediata que se tenha mais navios. Os que estão aí precisam ter sua estrutura de custo e operacional melhorada”, frisou Rolim, durante Websérie Óleo, Gás e Naval da Firjan, realizado nesta quinta-feira (10).

Para ele, outro problema que não vem sendo conduzido pelo PL é a questão da presença de grandes operadores internacionais operando carga containerizada na cabotagem do Brasil. De acordo com ele, isso cria uma enorme defasagem logística e econômica para os armadores nacionais, o que dificulta a livre concorrência. Ele disse que esse aspecto já havia sido identificado pelo estudo realizado pela Firjan em 2018 como sendo um dos gargalos a ser enfrentados pela cabotagem.

Além disso, ele defendeu que o país precisa de um projeto de estado para cabotagem, e pontuou que o BR do Mar se apresenta mais como um programa de logística do próprio Ministério da Infraestrutura. “Precisamos de um projeto de estado consistente, multiministerial”, disse. Apesar de apontar essas críticas ao PL ele afirmou que não se pode negar que foi um passo ousado do ministro, Tarcísio de Freitas, endereçando ao projeto vários pontos que a própria Firjan já havia identificado em estudos anteriores. “Bem endereçados ou não, cabe agora a comunidade discutir e aperfeiçoar”, completou Rolim.

Ele afirmou que o BR do Mar traz seis eixos temáticos e que alguns apresentam soluções importantes como é o caso da estrutura portuária voltada à cabotagem. Segundo ele, o projeto tem uma agenda de modernização portuária para o setor, com destaque para os granéis líquidos. Ele lembrou ainda que o governo tenha um programa logístico que visa a instalação de 31 Terminais de Uso Privado (TUPs), e 29 arrendamentos de áreas nos portos organizados, sendo 27 de líquidos.

O PL também propõe que a cabotagem seja discutida no âmbito da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos), além de apontar discussões sobre custo da praticagem, observando em quais situações ela poderia ser dispensada, assim como questões relacionadas às tarifas sobre o combustível bunker. Ele lembrou que esses pontos fazem parte da estrutura, mas não estão presente no corpo do projeto. Isso porque deverão ser elaborado posteriormente por meio de medida provisória.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/12/2020*

## ICN ESTUDA AMPLIAR PORTFÓLIO COM MANUTENÇÃO E CONSTRUÇÃO DE NAVIOS DE SUPERFÍCIE

*Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 11 Dezembro 2020*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201211-andre-portalis-icn-divulgacao-marinha.jpg>

*André Portalis durante cerimônia de lançamento ao mar do submarino Humaitá (Divulgação MB)*

Presidente da empresa disse que ICN está pronta e mobilizada para abrir novas linhas de produtos e serviços. Grupo com participação da ICN apresentou, em novembro, proposta comercial para projeto de obtenção do navio polar pela Marinha do Brasil.

A Itaguaí Construções Navais (ICN) estuda formas de diversificar suas atividades. O presidente da ICN, André Portalis, falou da necessidade de desenvolver novas atividades no complexo naval de Itaguaí, além da construção dos submarinos. Ele citou a manutenção de submarinos, bem como a eventual manutenção de demais navios da esquadra brasileira, em parceria com Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) e a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron).

"A ICN está pronta e mobilizada para abrir novas linhas de produtos e serviços", afirmou Portalis durante a cerimônia de batismo e lançamento ao mar do submarino Humaitá, segundo do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub). A ICN é formada pela francesa Naval Group, Odebrecht e pela goldenshare da Marinha do Brasil, que garante à força naval poderes de veto no programa.

A ICN também olha para as oportunidades de construção de navios de superfície. No radar estão o navio polar e navios hidrográficos, pelos quais a ICN está competindo atualmente, e demais navios no portfólio da Marinha. "Estamos prontos para abrir aqui uma linha de construção de navios de superfície que vai sustentar a manutenção dessa competência e permitir, ao longo do tempo, continuar a construir submarinos também", projetou Portalis.

A Itaguaí Construções Navais S/A (ICN) integra um dos quatro grupos proponentes que apresentaram propostas comerciais para o projeto de obtenção do navio de apoio antártico (NAPAnt) pela Marinha brasileira. A proposta da ICN foi enviada à Diretoria de Gestão de Programas da Marinha do Brasil (DGePM), em conjunto com a Kership S.A.S, joint venture entre as francesas Piriou e Naval Group.

O presidente da ICN acredita que novas linhas de produtos e serviços poderão ser fortalecidas por intermédio das parcerias estratégicas de defesa entre Brasil e França e suas respectivas marinhas. Portalis disse que, em breve, o Brasil terá disponível uma frota de submarinos que representará uma capacidade operacional poderosa. Ele acrescentou que, com a construção nos próximos anos do submarino a propulsão nuclear, o país fortalecerá sua soberania. No entanto, Portalis alertou que manter a soberania nacional demanda o desenvolvimento de uma política industrial de defesa, sustentando as atividades dos parceiros industriais-chave.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 11/12/2020*

## EMPRESAS DE APOIO MARÍTIMO AUMENTARAM CUSTOS EM 30% PARA OPERAREM NA PANDEMIA

Por *Dérika Virgulino OFFSHORE 10 Dezembro 2020*



[https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170530\\_barcos\\_de\\_apoio\\_agencia\\_petrobras.jpg](https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170530_barcos_de_apoio_agencia_petrobras.jpg)

**Arquivo**

Com a pandemia, as empresas precisaram se adaptar para preservar a tripulação e as operações.

O setor de óleo e gás e toda a cadeia em torno dele foi uma das mais afetadas pela pandemia do novo coronavírus (Covid-19), sobretudo devido à retração do consumo de derivados em escala global. Um dos segmentos que compõe esta cadeia e que sofreu com o impacto da doença foi o apoio marítimo. De acordo com a vice-presidente executiva da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), Lilian Schaefer, para continuar operando no Brasil com todas as restrições exigidas para o controle do avanço do vírus, as empresas aumentaram em 30% os custos, mesmo com a queda de receita.

Lilian afirmou que a elevação dos custos se deu em razão das adaptações que as empresas precisaram fazer para operarem em segurança. Além disso, elas também sentiram o impacto da política de resiliência da Petrobras que, também visando se adaptar ao atual contexto suspendeu contratos, reduziu taxas de afretamentos, entre outras ações.

O crescimento do setor, que vem enfrentando uma crise desde 2014, estava prevista para acontecer a partir do final de 2020, mas foi postergado para final do próximo ano também devido à pandemia. “No entanto vamos prosseguir sem redução de frota e continuando com nossa bandeira eficiente”, disse Lilian durante Webinar do lançamento do Panorama Naval no Rio de Janeiro 2020, realizando pela Firjan, nesta quinta-feira (10).

O setor de apoio marítimo tem um peso importante para a indústria. Ela afirmou que de 1997, quando foi criado o marco regulatório da navegação (Lei 9432/97), até 2019 foram construídas 210 embarcações nos estaleiros brasileiros. “Temos capacidade para atender a demanda”, disse Lilian.

Entretanto, de acordo com ela, desde 2014 houve uma retração significativa no número de embarcações de apoio de 500 para 365 atualmente. Deste número, 300 estão operando para a Petrobras e 65 aguardam contratação e já estão na expectativa do novo ciclo de leilões de óleo e gás. Lilian destacou que embora 90% das contratações de apoio marítimo no Brasil sejam realizadas pela Petrobras, esse quadro vem mudando desde o início dos ciclos dos leilões que permitiu novos entrantes no setor.

O diretor da Associação Brasileira das Empresas de Serviço de Petróleo (Abespetro), Adyr Tourinho, também presente ao evento, destacou que o cenário no Brasil já vem mudando com a presença de vários operadores estrangeiros e que a tendência é que aumente com as rodadas de leilões, e com a política de desinvestimento da Petrobras. Segundo ele ainda, a entrada de novas petroleiras vai possibilitar a revitalização de campos marginais com um retorno em curto prazo.

No entanto, ele destacou a necessidade de segurança jurídica para o setor. “É importante que as regras sejam claras e que não sejam modificadas a todo o momento”, frisou Tourinho. Apesar de o mundo já vivenciar um processo de transição energética ele enfatiza que o Brasil não poder perder a janela de oportunidade do setor de óleo e gás. Ele informou que os investimentos com os leilões devem chegar à ordem dos 500 bilhões de dólares e de 100 bilhões de dólares apenas de receita para o governo até 2054.

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





Data: 11/12/2020



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercosshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping ([www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)).

Fonte : InforMS  
Data : 20/04/2006