

CAMINHONEIROS QUEREM DISCUTIR IMPACTO DA BR DO MAR

Programa visa impulsionar cabotagem. Projeto de lei pode ser votado na Câmara nesta terça-feira (3)

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.125842:1604401219/Caminhoneiros.png?f=2x1&\\$p\\$f=ba8f919&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.125842:1604401219/Caminhoneiros.png?f=2x1&pf=ba8f919&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Caminhoneiros autônomos temem perdas de postos de trabalho (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Os impactos do programa BR do Mar nas atividades dos transportadores de cargas autônomos são vistos com preocupação pela Associação

Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava). Os caminhoneiros pediram ao ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, a retirada da urgência constitucional do texto para ampliar as discussões sobre o tema. O objetivo é garantir uma concorrência saudável entre os modais, já que a categoria estima a perda de 40% dos postos de trabalho com o programa.

A mesma questão também foi levantada pela Associação dos Caminhoneiros do Estado de São Paulo (Acesp). Para o presidente da entidade, Alessandro Viviani, os profissionais devem participar das discussões sobre o tema, já que serão os maiores impactados pelos planos do Governo.

O BR do Mar, em tramitação na Câmara dos Deputados, cria incentivos à cabotagem – o transporte marítimo de cargas pela costa – no País. O projeto entrou na pauta da sessão plenária dos parlamentares, a ser realizada nesta terça-feira (3).

“Entendemos a necessidade de se trazer o PL (projeto de lei) da BR do Mar, mas ele não pode significar esmagar a categoria dos caminhoneiros autônomos”, destacou o presidente da Abrava, Wallace Landim Chorão. “Somos nós que fazemos este transporte, e não fomos chamados à mesa para essa discussão. Somos a categoria que será diretamente impactada e que, na prática, terá seu trabalho ceifado”, apontou o representante da categoria.

Segundo Chorão, o transporte em longas distâncias representa uma fatia do mercado rodoviário muito relevante aos autônomos. Por isso, com o BR do Mar, a estimativa é de uma perda de cerca 40% dos trabalhos da categoria.

A BR do Mar traz a facilidade de afretar navios estrangeiros a tempo para cabotagem, inclusive de subsidiárias integrais no exterior. “Países como Estados Unidos e China impedem que empresas estrangeiras participem de cabotagem interna. Por que seria bom para o Brasil esse afretamento de países estrangeiros?”, questiona Chorão.

E complementa: “O Ministério tem o dever de combater a concentração de mercado onde puder. Só que, usando a cabotagem como gatilho, notamos que o BR do Mar estimula a concentração de mercado, sem se preocupar com a nossa categoria, que é a peça mais vulnerável dessa engrenagem”.

Infraestrutura

Procurado, o Ministério da Infraestrutura destacou que qualquer alegação de impacto negativo para o setor de transporte rodoviário de cargas desconsidera a característica básica da cabotagem. “As embarcações não chegam nas indústrias ou nas unidades de produção. A cabotagem é um modo de transporte complementar ao rodoviário, que continuará a ter seu papel fundamental na logística brasileira de conectar os atores econômicos”.

A pasta informou que “o programa BR do Mar vem sendo amplamente discutido há cerca de um ano e conta com o apoio expresso da comunidade portuária, trabalhadores marítimos, setores que utilizam o cabotagem e da Frente Parlamentar do Agronegócio”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 03/11/2020

OPERAÇÕES DO PORTO CRESCEM 5,2%, DIZ AUTORIDADE PORTUÁRIA

Em setembro, Santos alcançou a marca de 12,1 mi de toneladas movimentadas, aumento de 10,2% em relação ao mesmo período de 2019

Por ATribuna.com.br



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54601:1559829791/Porto-de-Santos.png?f=2x1&\\$p\\$f=9b65be9&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54601:1559829791/Porto-de-Santos.png?f=2x1&pf=9b65be9&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Segundo a Autoridade Portuária, foi o segundo melhor movimento mensal para setembro (Divulgação/ Creative Commons)

Mesmo com uma queda de 13,8% nas importações, que somaram 3 milhões de toneladas em setembro, as operações do

Porto de Santos cresceram 5,2% e atingiram a marca de 12,1 milhões de toneladas movimentadas em setembro. Nos três trimestres deste ano, mais de 110,1 milhões de toneladas de cargas entraram ou saíram do País pelo cais santista. O volume representa um crescimento de 10,2% em relação ao mesmo período de 2019.

De acordo com a Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, este foi o segundo melhor movimento mensal para setembro, perdendo apenas para o mesmo mês de 2017.

Os números foram impulsionados pelas exportações, que cresceram 13,4% em setembro e 15% no acumulado do ano. Os volumes representam, respectivamente, 9,1 milhões de toneladas e 81,5 milhões de toneladas.

No mês, o movimento de graneis sólidos somou 6,2 milhões de toneladas, alta de 12,2% sobre o mesmo mês do ano passado. Os destaques são os embarques de açúcar e de farelo de soja. Já os graneis líquidos apresentaram alta de 18,6% em setembro, somando 1,6 milhão de toneladas, reflexo do bom comportamento das operações de óleo diesel e gasóleo, sucos cítricos e óleo combustível.

A movimentação de contêineres caiu no Porto de Santos. No mês, a redução foi de 10,8% e a soma de embarques e desembarques chegou a 344.427 TEU (unidade equivalente a um cofre de 20 pés). Já no acumulado do ano, a queda é de 1,6% e pouco mais de 3 milhões de TEU já foram operados.

O Porto de Santos manteve a participação na corrente de comércio brasileira, respondendo por 28,3% das trocas nacionais no ano. Cerca de 27% das transações tiveram a China como país parceiro.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 01/11/2020

LARRY CARVALHO: CABOTAGEM CRESCE NO BRASIL

Na última década, o crescimento foi superior a 10% ao ano, chegando a 25%

Por Larry Carvalho



[https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.61158:1564229324/Canal-do-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=2879f91&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.61158:1564229324/Canal-do-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=2879f91&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Na última década, o crescimento foi superior a 10% ao ano, chegando a 25% (Carlos Nogueira/AT)

A cabotagem brasileira – transporte entre portos – está entre os mais consistentes mercados de contêineres em crescimento

no mundo. Na última década, o crescimento foi superior a 10% ao ano, chegando a 25%.

Um dos grandes turning points do mercado foi a greve dos caminhoneiros que paralisou o País e expôs nossa fragilidade logística e o quanto ainda dependemos de rodovias. Muitas empresas se viram utilizando pela primeira vez a cabotagem, mudando sua forma tradicional de logística, e aprovaram, já que se trata de um modelo seguro, eficiente e de baixo custo e impacto ambiental.

Contudo, o rápido crescimento resultou em uma pressão significativa sobre a capacidade existente de oferta de navios aptos a realizarem o serviço de cabotagem. Os players que atuam nesse setor, obrigatoriamente, tem que construir a frota de navios em estaleiros brasileiros ou construir no exterior e nacionalizar a embarcação, arcando com elevados custos tributários.

Desde 2014, com a Operação Lava Jato e o fechamento de diversos estaleiros pelo País, tornou-se um grande desafio construir embarcações de grande porte no Brasil, dificultando o aumento da frota de cabotagem de contêineres e, assim, prejudicando a matriz oferta de navios/demanda de frete.

Com as restrições atuais aliadas à recente dificuldade em construção de novas embarcações em estaleiros nacionais, o mercado da cabotagem se vê desequilibrado na balança. De um lado, temos uma crescente demanda, enquanto do outro lado, a oferta de navios não cresce no mesmo compasso.

E, dessa forma, surge o grande desafio do projeto de lei intitulado BR do Mar: o de realizar o ajuste regulatório que permita o rápido aumento da frota de cabotagem, visando a equalização da oferta e demanda e a redução de custos do frete. Além de compatibilizar os interesses de estaleiros e marítimos brasileiros.

O fato é que o Brasil está passando por um momento único, principalmente em logística, o que trará uma grande transformação que ajudará na internacionalização e maior ganho de competitividade da indústria nacional!

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 31/10/2020

DENÚNCIAS CONTRA EX-EXECUTIVOS DO PORTO DE SANTOS SÃO RECEBIDAS COM SURPRESA

Defesas alegam que não tiveram acesso ao documento que aponta suposto desvio de verba pública na Autoridade Portuária

Por Fernanda Balbino 3

A denúncia do Ministério Público Federal (MPF) contra quatro ex-diretores e dois exfuncionários da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a Autoridade Portuária de Santos, foi

recebida com surpresa pelas defesas dos executivos. Os advogados alegam que não tiveram acesso ao teor do documento e que as investigações não comprovaram ilicitudes de seus clientes.

O grupo é acusado de autorizar sem justificativa o pagamento de R\$ 1,2 milhão à empresa de informática Domain Consultores Associados, em setembro de 2016. A transação foi enquadrada como suposto desvio de verba pública e baseia a primeira denúncia da Procuradoria no âmbito da Operação Tritão.

Os integrantes da diretoria executiva que foram denunciados são José Alex Botelho Oliva, ex-diretor-presidente da Codesp, Francisco José Adriano, ex-diretor de Administração e Finanças, Celino Ferreira da Fonseca, ex-diretor de Operações Logísticas, e Cleveland Sampaio Lofrano, ex-diretor de Relações com o Mercado e Comunidade. Segundo a Procuradoria, o grupo foi responsável pela aprovação do pagamento indevido.

Também foram denunciados o ex-superintendente jurídico da Codesp, Gabriel Nogueira Eufrásio, e seu assessor Frederico Spagnuolo de Freitas. Segundo o MPF, eles foram os responsáveis pela emissão de despachos e pareceres favoráveis ao pagamento de R\$ 1,2 milhão à Domain.

Porém, para o advogado Carlos Kauffmann, que defende Lofrano, não há indícios de participação do executivo em conduta ilícita. Ele também aponta que não foram divulgadas informações sobre as denúncias para as defesas.

“Em outubro deste ano o MPF requereu o retorno dos autos à polícia para continuidade das investigações, oportunidade em que determinou a realização de diversas diligências. Não há notícia de que referidas diligências tenham sido cumpridas. Muito estranho, portanto, que tenha sido oferecida denúncia”, destacou Kauffmann.

A defesa de Eufrásio segue na mesma linha. É o que aponta o advogado Eugênio Malavasi. “A imprensa teve contato com a denúncia, mas eu não tive. De antemão, já digo que o meu constituinte é totalmente inocente e provará inocência durante a tramitação da ação penal”. Já o advogado Roberto Delmanto Junior, que defende Adriano, não encontrou a denúncia nos autos do processo. “A informação que eu tenho é que o inquérito continua em andamento; essa informação da existência de uma denúncia foi uma surpresa”.

Fraude

Segundo os procuradores, a Domain alegou falsamente ter sofrido em 2016 com variações cambiais, ao adquirir produto importado para a Codesp, e passou a exigir pagamentos da autarquia para balancear os supostos prejuízos. No entanto, análise feita pelo Tribunal de Contas da União (TCU) apontou que não houve desvalorização cambial que justificasse os repasses e, tampouco, a empresa de informática comprovou a aquisição de equipamentos ou a aplicação das taxas sobre as compras que foram usadas para calcular o suposto prejuízo.

Citados

Procurado, o advogado Luiz Cintra, que defende José Alex Oliva, preferiu não se manifestar. O MPF não respondeu até o fechamento desta edição por conta do feriado do dia do servidor público. E a Reportagem não obteve contato com as defesas de Celino Fonseca e Frederico Spagnuolo

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 31/10/2020

PORTO DE SANTOS PROMOVE CURSO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO VOLTADA AO SETOR

Inscrições devem ser feitas até 10 de novembro no site do Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep)

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.63369:1565718165/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.63369:1565718165/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=fafdaed&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Porto de Santos promove Curso de Tecnologia da Informação voltado ao setor (Foto: Divulgação/Governo do Brasil)

em novembro. Será uma oportunidade de aperfeiçoamento no setor portuário para estudantes de Tecnologia da Informação e demais profissionais interessados. As Inscrições devem ser feitas até o próximo dia 10, por meio do site do Cenep.

O curso de Tecnologia da Informação aplicada ao Porto, promovido pelo Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep), será realizado de forma remota

Voltado à realização de programas de qualificação para profissionais portuários ou aqueles que desejam ingressar nesse mercado de trabalho, o Cenep-Santos é mantido pela Autoridade Portuária de Santos (APS), pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e pela Prefeitura de Santos.

Há 17 vagas disponíveis para o curso, que acontecerá de 10 a 16 de novembro por meio de uma plataforma de Ensino à Distância (EAD). É necessário ter concluído o Ensino Médio para se inscrever.

O conteúdo programático do curso inclui temas como a Tecnologia da Informação nos aplicativos de logística portuária; engenharia, arquitetura e a função dos Bancos de Dados; integração com hardwares e outros softwares de gestão; Port Community System nos portos do mundo; Inteligência Artificial, internet das coisas e Big Data.

O valor do curso é de R\$ 299,00 à vista, podendo ser dividido em até 3x sem juros e 12x com juros. De acordo com a Cenep, os candidatos que encontrarem dificuldade para realizar o pagamento por meio do portal devem preencher este formulário para esclarecimentos.

Em breve, o curso de “Operação de Shiploader” também será disponibilizado pelo Centro de Excelência Portuária de Santos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 30/10/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

BRASIL E CHILE ASSINAM TERMO DE COOPERAÇÃO EM TIC

Assessoria de Comunicação

O Chile e o Brasil tornaram-se parceiros para o desenvolvimento de oportunidades e negócios sustentáveis em tecnologia e inovação.

Uma reunião virtual oficializou a cooperação que objetiva estimular o intercâmbio de conhecimentos e o comércio de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) por meio de ações como: organização de webinars; criação de plataforma na web para networking; realização de treinamentos e-learning de empresas do Chile no Brasil e vice-versa; promoção e divulgação de atividades de pesquisa; entre outras.

O evento contou com a presença de empresários e representantes de entidades do segmento de ambos os países. Estavam, entre eles, o vice-presidente da Associação das Empresas Brasileiras de Tecnologia da Informação no Paraná (Assespro-PR), Lucas Ribeiro; dois diretores da

MAPOMRED (Marketplace Omnired Latinoamérica) Claudinei Carrasco (para o Brasil) e Alberto Villa Contreras (para a América Latina); o representante da Superintendência Geral de Inovação do governo do Paraná, Leonardo Franceschi; o representante do Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico e Social, Vinicius Greco Pazza, além do chefe do Escritório de Representação do Ministério das Relações Exteriores - Paraná (EREPAR) e embaixador Igor Kipman.

No plano de cooperação também está prevista a criação de um escritório chileno no Brasil, que se dará por meio da MAPOMRED na Assespro-PR. E, também, a abertura de um escritório brasileiro, através da entidade paranaense, em Santiago, no Chile.

Segundo Izoulet Cortes Filho, diretor de Projetos e Negócios Internacionais da Assespro-PR, pretende-se criar, ainda, oportunidades de os brasileiros participarem em projetos de licitações no mercado e portais públicos do Chile e outras entidades internacionais. "Também vamos rever o tratado de livre comércio Chile-Brasil e comércio exterior", completa.

Para Lucas Ribeiro, vice-presidente da Assespro-PR e diretor da ROIT Consultoria e Contabilidade, este é o início de uma parceria que leva o Brasil a potencializar a internacionalização no setor de TIC.

"Muitas empresas brasileiras desejam levar sua tecnologia para fora, mas enfrentam um desafio, hoje, muito grande. Esta parceria com o Chile é muito bem-vinda, pois favorecerá esse movimento e, também, a vinda de inovações do país chileno para cá. Acredito que essa troca potencializa a diversidade nas empresas que é de vital importância para que elas possam se desenvolver de modo sustentável", disse Ribeiro.

A primeira ação após a assinatura do termo de cooperação será a realização da live "O Marco de Cooperação Chile-Brasil em TIC", que acontecerá no dia 09 de novembro, às 17 horas, através do YouTube da Assespro-PR. O evento on-line será conduzido pelo presidente da entidade, Adriano Krzyuy, Claudinei Carrasco e Alberto Villa Contreras, ambos da MAPOMRED.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 03/11/2020

OPERAÇÃO NO ARCO NORTE COM TERMINAL EM PORTO FRANCO

Assessoria de Comunicação

Novo ativo terá aporte de mais de R\$ 20 milhões e incrementa capacidade da companhia no Maranhão

A VLI, companhia de soluções logísticas que integra ferrovias, terminais e portos, arrematou, em leilão, nesta sexta-feira (30), a operação de um terminal intermodal situado em Porto Franco (MA). O ativo conta com estruturas de armazenagem e transbordo de grãos e a previsão é elevar a movimentação de cargas dessa região, que a empresa já recebe de outros terminais, em mais de 30%. A VLI vai investir entre obrigações contratuais, adequação e capacitação do terminal mais de R\$ 20 milhões durante os próximos 15 anos.

Além desse período, a concessão pode ser renovada por mais cinco anos. As obras, no próximo ano, vão gerar mais de 100 empregos no estado.

A expectativa é de iniciar a movimentação de grãos no fim de 2021. A utilização dessa unidade está em sinergia com a atuação da companhia no estado e o ativo será integrado ao sistema multimodal da VLI que já movimenta cargas. Nos últimos anos, a VLI aportou nesse fluxo quase R\$ 2 bilhões na construção de dois terminais no Tocantins, aquisição de locomotivas e vagões e melhorias na linha férrea. "O novo terminal reforça nossa estratégia de transformar a logística do país. Movimentamos, no ano passado, quase oito milhões de toneladas de grãos (milho, soja e farelo) com destino ao Porto do Itaqui. Entendemos como essencial o fomento à nova fronteira agrícola do país e nosso sistema torna-se cada vez mais robusto para atender o mercado", aponta Alessandro Gama, diretor de Portos e Terminais da VLI.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 03/11/2020

PANDEMIA IMPULSIONA MAIOR EFICIÊNCIA NA LOGÍSTICA

Assessoria de Comunicação

A crise causada pela Covid-19 provocou um novo funcionamento da cadeia de suprimentos no Brasil e no mundo. A pandemia impôs entraves logísticos que dificultaram a importação e o transporte de insumos e produtos, obrigando fabricantes e distribuidores a readequar processos e buscar soluções inovadoras.



https://portogente.com.br/images/Log%C3%ADstica_Free_pik.jpg

Logística Freepik

As mudanças refletem mais investimentos em tecnologia, produtividade e busca por fornecedores locais, que atendam a um consumidor mais exigente e potencialmente com menos dinheiro. Na Eppendorf, empresa alemã de biotecnologia com foco em Life Science, novas diretrizes nas operações do Brasil foram adotadas. Entre elas, a readequação de solicitações de importação à sua matriz, em Hamburgo. "Tivemos que alterar as operações de quinzenais para semanais, migrando do modal aéreo para o marítimo na maioria das importações, devido ao alto custo e escassez de voos", diz Luana Castro, gerente de operações comerciais da empresa.

A Eppendorf também precisou adotar pedidos de estoques mensais, a fim de consolidar um volume maior para otimizar a operação. Para facilitar o dia a dia nos laboratórios em todo o mundo, sua linha de produtos inclui pipetas e sistemas de pipetagem automatizados, dispensadores, centrifugas, mixers, espectrômetros e equipamentos de amplificação de DNA, bem como ultra freezers, biorreatores, incubadoras de CO2 e agitadores (shakers).

Já a importação de produtos utilizados para o combate a Covid-19 segue via modal aéreo, para garantir o rápido atendimento aos clientes. "Acreditamos que devido a nossa ação rápida e proativa, nossos clientes não foram afetados por atrasos ou falta de materiais, principalmente no pico da pandemia em nosso país", avalia Luana.

No primeiro trimestre deste ano, a Eppendorf teve um aumento de 28% nos embarques, comparado ao mesmo período do ano passado. Mas, para isso, a empresa precisou modificar sua logística, devido aos altos custos aplicados pelas companhias aéreas e, também, pela falta de espaço nas aeronaves. Vale lembrar que além dos custos, o prazo de entrega sempre foi o ponto decisivo para a tomada de decisões.

"Aumentamos a frequência dos embarques marítimos para que a Eppendorf não fosse afetada com os custos e os clientes não fossem afetados com maiores prazos", garante a responsável pela logística da empresa.

Os desafios de infraestrutura da pandemia são catalisadores das mudanças. Entre eles, a desvalorização do Real, que trouxe mais dificuldades para conduzir o processo logístico nos últimos meses em muitas empresas. Não só por uma oportunidade, mas por necessidade, o sistema de produção e distribuição precisa ser mais eficaz.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 03/11/2020

COMO AMPLIAR O CONTATO ENTRE CIDADE E PORTO

Editorial Portogente

"Cidade é um espaço que inventamos para facilitar interações entre as pessoas e criar novas ideias, gerar riquezas, aprimorar a qualidade de vida." (Geoffrey West – Físico)

Articulada a um sistema global do comércio marítimo, a cidade portuária tem seu espaço transformado por um processo em que a competitividade da localidade desconsidera, não raramente, a sua condição primeira de espaço para as pessoas. Não por acaso, o contingente de trabalhadores do porto é de cidadãos locais. Em prosseguimento ao debate da relação Cidade-Porto, Portogente anuncia o Webinar “Aliança Sustentável Cidade-Porto Conectada à Economia Global”, para o dia 11 de novembro próximo.



https://portogente.com.br/images/Porto_Santos_NOV2020_2.jpg

*Entrada do Porto de Santos, no litoral paulista.
Crédito: Portogente.*

Contaminada por conveniências políticas, a direção dos portos brasileiros e o debate das suas decisões têm um histórico de desperdício de recursos e de soluções, porque focados, predominantemente, em objetivos interesseiros ou casuísticos. Exemplo do incêndio da Ultracargo e a

construção do terminal da Emraport, atual Dubai Ports World (DP World), no Porto de Santos, casos de passivos ambientais, sociais e econômicos intoleráveis à luz da sustentabilidade.

Os portos hoje desempenham um papel mais importante do que simplesmente manusear cargas no cais. Um produto produzido além mar e embarcado em um navio gera trabalho e desenvolvimento no porto de destino. Entretanto, o comércio marítimo, a começar pelo navio – poluição do ar e da água -, causa impactos nas áreas portuárias. Nisto estão incluídos riscos à saúde, à vida e à sobrevivência, no caso da qualidade do ar, envenenamento e extermínio da fauna e da flora.

Ampliar ao máximo os pontos de contato entre a comunidade e o porto, promove o entendimento dos fatos e das ações necessárias, inerentes a viver em uma cidade portuária. A importância de conquistar o título Porto Verde (Green Port). Neste sentido, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) já produziu um acervo técnico de qualidade que o Portogente debate em reuniões monitoradas, os webinars, com a participação de atores portuários nacionais.

O debate da cidade portuária exige abordagem ampla. Com um Conselho Editorial de mais de 100 membros especialistas dos mais diversos segmentos da logística portuária e forte presença acadêmica, em debate diuturno, Portogente põe luz na relação Cidade-Porto: um amontoado amorfo de interesses conflitantes, exigente de tratamento científico-tecnológico na harmonização dos seus fluxos e solução de governança.

Vamos construir o Porto Verde!

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 03/11/2020

ISTOÉ
Dinheiro
ISTOÉ - DINHEIRO

CVM CONDENA EX-DIRETORES DA PETROBRAS NOS CASOS DA REFINARIA ABREU LIMA E COMPERJ

A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) aplicou um total de R\$ 450 mil em multas no caso que analisou inconsistências da administração da Petrobras, em relação à realização de testes de valor recuperável (impairment) para a Refinaria Abreu e Lima (Rnest) e o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) entre 2010 e 2014.

O julgamento foi iniciado no fim de agosto, mas teve seu veredicto adiado para esta terça-feira, 3, por um pedido de vista da diretora Flávia Perlingeiro. No fim das contas, a CVM entendeu que houve problemas apenas em relação à Refinaria Abreu e Lima, no ano de 2010. De um total de 40 ex-diretores executivos, conselheiros de administração e fiscais da petroleira acusados no caso foram condenados apenas três.

O ex-presidente José Sérgio Gabrielli, o ex-diretor Financeiro Almir Barbassa e o ex-diretor de Abastecimento da companhia, Paulo Roberto Costa, pagarão, cada um, R\$ 150 mil pela não elaboração de teste individual de perda do valor recuperável da Refinaria Abreu e Lima em 31 de dezembro de 2010. Os três ainda podem apresentar recurso ao Conselhinho.

Os conselheiros de administração e fiscais no período foram absolvidos porque o colegiado entendeu que não havia sinais de alerta e nem ressalvas apontadas pelos auditores independentes que os levassem a aprofundar a análise sobre a avaliação da refinaria.

A ausência do teste pode ter induzido investidores a erro, ao impedir que o balanço da estatal retratasse sua verdadeira situação financeira. A revisão dos ativos avalia se suas receitas futuras serão suficientes para arcar com seus custos de operação e recuperar os investimentos realizados. Quando o resultado do teste de recuperabilidade é negativo, a empresa pode fazer uma baixa contábil, procedimento que afeta a última linha de seu balanço e sua percepção pelo mercado.

A área de abastecimento, de Costa, era responsável pela decisão final sobre a realização ou não de testes para ativos de refino, incluídos em sua área de negócios. Barbassa tinha o setor de contabilidade sob sua alçada e era responsável por elaborar as demonstrações financeiras. Já Gabrielli foi condenado porque cabe ao diretor-presidente acompanhar e supervisionar o trabalho da diretoria executiva, cobrando a realização dos testes.

A acusação apontou como uma falha da administração a ausência de teste de impairment da Rnest nas demonstrações financeiras de 2010, apesar de fortes indícios de perda do seu valor recuperável. A principal foi a alta dos custos do projeto de US\$4,1 bilhões para US\$13,3 bilhões.

Entre os absolvidos estão os ex-presidentes da estatal Graça Foster e Aldemir Bendine, os ex-diretores Ivan Monteiro (Financeiro) e José Carlos Cosenza (Abastecimento), e ex-conselheiros de administração como o ex-ministro Guido Mantega, o empresário Jorge Gerdau e o ex-presidente do BNDES, Luciano Coutinho.

O relator do caso, diretor Henrique Machado, havia votado por condenações relativas também ao teste de impairment da refinaria em 2012. Seu entendimento foi que Abreu e Lima não deveria ter sido incluída entre os ativos da Unidade Geradora de Caixa (UGC) Abastecimento – que englobava o conjunto de ativos de refino, terminais e dutos da petroleira – para fim da avaliação naquele momento. O voto acabou vencido por maioria, seguindo o entendimento da diretora Flávia Perlingeiro de que a realização da análise em conjunto com os demais ativos da área foi correta.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 03/11/2020

SENADO CONCLUI VOTAÇÃO DE PROJETO QUE AUTORIZA BC A ACOLHER DEPÓSITOS VOLUNTÁRIOS

O Senado concluiu a votação do projeto que autoriza o Banco Central a acolher depósitos voluntários de instituições financeiras, uma medida defendida pelo BC há anos. A proposta dependerá agora de análise da Câmara dos Deputados. O projeto foi pautado em um acordo para votar a autonomia do Banco Central na mesma sessão, que começou a ser discutida e deve ser aprovada nesta terça-feira, 3.

Os senadores rejeitaram uma emenda que tentava alterar o texto dos depósitos voluntários. A sugestão, apresentada pelo Cidadania, estabelecia que a remuneração dessas operações não poderia ser maior do que a incidência diária da Selic, a taxa básica de juros. Além disso, definia

um prazo para substituir o atual mecanismo de operações compromissadas pelo mecanismo de depósitos voluntários.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 03/11/2020

INDÚSTRIA ELÉTRICA E ELETRÔNICA CRIOU 4,373 MIL VAGAS DE TRABALHO EM SETEMBRO

A indústria eletroeletrônica abriu 4,373 mil vagas de trabalho no mês de setembro, totalizando 243,6 mil trabalhadores, conforme dados da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), com base em informações do Novo Caged. Esse foi o quarto incremento consecutivo no nível de emprego do setor.

Com o resultado, além de ultrapassar os patamares registrados antes do início da pandemia de covid-19, que havia atingido 240,7 mil funcionários em fevereiro deste ano, a mão de obra empregada no setor atingiu o maior patamar desde março de 2016, quando empregava 242,7 mil trabalhadores.

Segundo o presidente da Abinee, Humberto Barbato, as empresas conseguiram não só recompor as perdas verificadas entre os meses de março e maio, em virtude da pandemia, como adicionar força de trabalho para sustentar o aumento de demanda que vem sendo registrado nos últimos meses.

“Mesmo ainda em meio a incertezas, os números de emprego do setor trazem um grau de otimismo acentuado e indicam solidez no processo de recuperação em curso”, afirma Barbato.

A Abinee também divulgou nesta terça-feira, 3, o Índice de Confiança do Empresário Industrial (ICEI) do Setor Eletroeletrônico, conforme dados da CNI agregados pela Abinee, atingiu 59,9 pontos no mês de outubro.

Pelo terceiro mês seguido, o indicador permaneceu acima da linha divisória dos 50 pontos, o que demonstra que o empresário industrial do setor permanece confiante. O resultado foi superior ao verificado em outubro do ano passado (57,9 pontos).

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 03/11/2020



EXTRA ONLINE

INSTITUTO REALIZA SEMINÁRIO VIRTUAL SOBRE ENGENHARIA PÚBLICA A PARTIR DESTA TERÇA-FEIRA

O Instituto Estadual de Engenharia e Arquitetura (IEEA), em comemoração aos seus 30 anos de existência, realiza o seminário virtual "Desafios e soluções na engenharia pública", entre os dias 3 e 6 de novembro, das 10h às 12h. Para participar, basta acessar o site da instituição (www.ieea.rj.gov.br).

O seminário virtual vai debater temas referentes à engenharia e arquitetura pública, como segurança hídrica, câmaras de arbitragem e métodos preventivos para acidentes geológicos, por exemplo.

O tema "Urbanização de favela, levando em conta o papel social do profissional" será abordado por um trio de arquitetos com anos de experiência no assunto: Luiz Carlos Toledo, criador do curso "A Rocinha que queremos", Pedro da Luz, que coordenou o Programa Morar Carioca e Ruth Jurber, coordenadora do Programa Comunidade Cidade da Secretaria estadual de Infraestrutura e Obras (Seinfra).

Fonte : Extra Online

Data : 03/11/2020

CONTRATO DA CCR NA DUTRA TERMINA EM FEVEREIRO, E USUÁRIOS DA RODOVIA DIVIDEM OPINIÕES SOBRE MUDANÇA DE GESTÃO



https://extra.globo.com/incoming/24725280-fd8-d89/w640h360-PROP/x90279093_ext-bxrio-de-janeiorj30102020ccr-dutra-vai-deixa2-jpg.pagespeed.ic.vKb7iRZOa4.jpg

Fim do contrato da CCR será em fevereiro Fim do contrato da CCR será em fevereiro Foto: Guilherme Pinto / Agência O Globo

Baixada da principal via federal que liga o Rio de Janeiro a São Paulo. A partir de 1º de março de 2021, a BR-116 será administrada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) até ser leiloada para nova concessão, de 30 anos, prorrogável por mais cinco.

A quatro meses do fim do contrato de gestão da CCR com a Rodovia Presidente Dutra, ainda não há uma definição sobre a gestão do trecho

A nova empresa vencedora da licitação vai gerir de São Paulo até Seropédica. O edital de licitação deverá ser lançado no primeiro semestre do ano que vem, segundo a ANTT. Já o trecho do pedágio de Seropédica até a Irajá vai permanecer com o governo federal até que haja uma definição sobre o modelo de concessão deste trecho. A informação foi confirmada na última terça-feira, com a aprovação do Plano de Outorga.



https://extra.globo.com/incoming/24725279-a1b-6cd/w448/x90279042_ext-bxrio-de-janeiorj30102020ccr-dutra-vai-deixa2-jpg.pagespeed.ic.MRI1Vu53yJ.jpg

Para Edson R, pedágio vai ficar mais barato com a mudança Foto: Guilherme Pinto / Agência O Globo

Com a mudança iminente, usuários especulam sobre o futuro da rodovia. O motorista Edson Rodrigues, de 53 anos, acredita que a gestão do governo federal irá atender às expectativas da população que circula pela via.

— Não vai ficar abandonada. O pedágio é muito caro. Passo com frequência por lá. Com o governo assumindo, esse valor vai baratear — acredita Edson, referindo-se à tarifa de R\$ 15,20 cobrada a veículos de passeio e comerciais na praça de pedágio em Seropédica.

Pistas em ótimo estado e rápido atendimento das equipes. Essas são algumas das características da Dutra que os usuários mais destacam. Mas, segundo eles, a esta qualidade pode ficar comprometida com a saída da concessionária.

— Rodo muito de madrugada e, por duas ou três vezes, tive problemas com o carro e parei na pista. O atendimento da equipe da CCR Nova Dutra foi bem rápido. Com o governo assumindo, vai ficar ruim — avaliou o autônomo Igor Vieira, de 30 anos.

O receio do autônomo João Paulo Ribeiro, de 24 anos, é de que a rodovia sofra com o abandono.

— O Arco Metropolitano está abandonado, todo quebrado. Tudo porque não tem uma empresa administrando — afirmou João.



https://extra.globo.com/incoming/24725278-0aa-8a9/w448/x90279031_ext-bxrrio-de-janeirorj30102020ccr-dutra-vai-deixa2-.jpg.pagespeed.ic.oxXwLuAL60.jpg

Igor Vieira é pessimista com a mudança de gestão
Foto: Guilherme Pinto / Agência O Globo

Mais de 300 quilômetros cedidos

No estado do Rio, além do trecho de 124,9 quilômetros da Rodovia Presidente Dutra, que liga Seropédica à divisa entre o Rio e São Paulo, será concedido o trecho de 218,2 quilômetros da BR-101/RJ, que vai de Campo

Grande, na Zona Oeste do Rio, até a fronteira entre os dois estados. Também serão cedidos trechos de São Paulo dessas duas rodovias. A receita total estimada para o período da concessão da via foi de mais de R\$ 65 bilhões.

A Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (Concer), que opera a BR-040 (Rio- Juiz de Fora), também tem contrato de concessão sobre a rodovia até fevereiro do ano que vem. A quatro meses do fim do prazo, não houve audiência pública para tratar do tema nem foi aberta nova licitação para concessão. A obra da nova pista foi paralisada em 2016, após irregularidades constatadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Na Dutra, a próxima etapa é a análise do Ministério da Infraestrutura (Minfra) e, em seguida, o encaminhamento da proposta para avaliação do TCU. Após o aval do órgão de controle, a previsão é lançar o edital de licitação no primeiro semestre de 2021.

Fonte : Extra Online

Data : 03/11/2020

GAZETA DO POVO

GAZETA DO POVO - PR

BRANDÃO: CHINA CONTINUA PRINCIPAL DESTINO DE EXPORTAÇÕES, ALTA DE 10,2% NO ANO



<https://media.gazetadopovo.com.br/2020/08/12014328/Bandeiras2-660x372.jpg>

A China (incluindo Hong Kong e Macau) continua sendo o principal destino das exportações brasileiras, com alta de 10,2% no ano até outubro| Foto:

O subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Herlon Brandão, destacou nesta terça-feira, 3, que, mesmo com queda em outubro, a China continua sendo o principal destino das exportações brasileiras, chegando a 48,3% do total de vendas para o exterior de janeiro até o mês passado. No mesmo período do ano passado, a fatia chinesa era de 40,9%.

“A China (inclui Hong Kong e Macau) continua sendo o principal destino das exportações, com alta de 10,2% no ano até outubro. Já as exportações para os Estados Unidos caem 29,6% no ano, mas queda já foi menor em outubro, de cerca de 15%”, acrescentou Brandão.

A participação dos EUA como destino dos produtos brasileiros caiu de 13,1% em 2019 para 9,8% de janeiro a outubro deste ano. No mesmo período, também houve queda de 18,2% nas vendas para Argentina, cuja participação caiu de 4,4% para 3,9% do total.

Fonte : Gazeta do Povo - PR

Data : 03/11/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

VEJA AS PRINCIPAIS PROPOSTAS DE TRUMP E BIDEN PARA ENERGIA E CLIMA

Por Guilherme Serodio - 3 de novembro de 2020 - Em Clima, Internacional, Transição energética

Os EUA vão às urnas para decidir os rumos do país nos próximos quatro anos. A eleição de 2020 é marcada pelo recorde de comparecimento – mais de 100 milhões de americanos votaram antecipadamente – e pela grande tensão entre democratas e republicanos.

A eleição vai definir a manutenção ou mudança da política aplicada pelos EUA nas discussões sobre o Acordo de Paris, mudanças climáticas e transição energética. Pode colocar o país no eixo das discussões sobre economia de baixo carbono e políticas públicas para retomada verde da economia pós-covid.

Enquanto ambos os candidatos adotam em seus planos de governo discurso focado na criação de novos postos de trabalho e no fortalecimento da indústria de energia e automobilística dos EUA, suas propostas são distantes na maioria dos temas que envolvem o setor.

A eleição será fundamental também para traçar os rumos da indústria automobilística do país no curto prazo, ao definir os investimentos do setor no mercado doméstico e ajudar o mundo a saber se as grandes montadoras norte-americanas terão gás para abraçar a transição sem os estímulos do governo federal e na definição dos preços de carros elétricos, através de estímulos econômicos, ou da taxaço de motores mais poluentes.

Há duas semanas, debatemos as eleições norte-americanas, o contexto energético e as relações internacionais brasileiras com Paulo Sotero (Wilson Center), Maiara Folly (Plataforma Cípol), Felipe Perez (IHS Markit) e Fernanda Delgado (FGV Energia).

Veja as principais propostas de Trump e Biden para energia e clima



Donald Trump

https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/11/50506010326_164219bf4b_b.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1

O presidente dos EUA, Donald Trump, durante evento de campanha na Flórida. Foto: Shealah Craighead/White House Photo

O presidente dos EUA promete manter o foco na desregulamentação para garantir independência energética e tornar os Estados Unidos um exportador de energia.

Óleo e gás

- Desregulamentar o shale gás. Neste fim de semana, Trump assinou decreto determinando que a Secretária de Energia prepare relatório sobre os impactos econômicos da proibição ou restrição drástica do uso de fraturamento hidráulico no país;
- Manter o planejamento de expandir a perfuração offshore de petróleo e gás. Próximo leilão vai ofertar mais de 14 mil blocos no Golfo do México dia 18;
- Aprovação de um programa de financiamento de exploração de petróleo e gás offshore, incluindo a exploração nas águas árticas do Alasca;

- Construção de um novo oleoduto para o México, aumentando a exportação de óleo dos EUA;
- Venda de gás natural liquefeito para a Coreia do Sul;

Carvão

- Iniciar a exportação de carvão para novas usinas mais eficientes

Energia elétrica

- Expandir a geração nuclear a partir, principalmente, da produção de pequenos reatores;
- Críticas ao custo e à intermitência da geração eólica e solar

Acordo de Paris

- Retirou o país do acordo afirmando que sua permanência poderia ter custado à economia dos Estados Unidos quase US \$ 3 trilhões e 6,5 milhões de empregos no setor industrial até 2040.
- Mas agora afirma que os EUA podem voltar sob termos mais favoráveis. “Talvez, um dia, nós voltemos ao Acordo de Paris, caso ele tenha termos melhores e mais justos”, disse em junho.

Indústria automotiva:

- Seguir estimulando o fortalecimento da produção automobilística em solo norte-americano;
- Evitar elevar exigências de eficiência ou metas de redução de emissões para não elevar os custos de produção



Joe Biden

https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/11/50551668002_b072f4b5cek-e1604425440131.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1

Joe Biden participa de evento de campanha em Wilmington. Foto: Adam Schultz / Biden for President

O democrata Joe Biden promete desenvolver o setor de geração de energia renováveis e reduzir as emissões de carbono até 2035. Promete investimento de US\$ 2 trilhões para o combate às mudanças climáticas com projetos de infraestrutura,

transporte e construção.

Óleo e gás

- Implementar um programa para capturar as emissões da produção de shale gas e de gás natural no país até 2024.

Energia elétrica

- Foco na expansão da geração eólica e solar fotovoltaica, sem frear a produção nuclear
- Transformar o setor e criar milhões de empregos produzindo energia elétrica limpa;
- Estimular a instalação de milhões de painéis solares – incluindo sistemas solares comunitários;
- Estimular a instalação de dezenas de milhares de turbinas eólicas – incluindo milhares de turbinas offshore;
- Acelerar a pesquisa em tecnologias de armazenamento por baterias nos Estados Unidos;
- Seguir incentivando a produção de energia nuclear e hidrelétrica;
- Usar as fontes renováveis para produzir hidrogênio livre de carbono a um custo menor que o hidrogênio do shale gas por meio da inovação em tecnologias como eletrolisadores de próxima geração

Acordo de Paris

- Defende a volta do país ao acordo

Indústria automotiva

- Criar 1 milhão de empregos no setor, focando no desenvolvimento da cadeia de produção dos carros elétricos e peças dos veículos ;

- Instalar 500 mil novos pontos de recarga de veículos elétricos até 2030, com investimento de US\$ 1 bilhão ao ano durante os próximos cinco anos;
- Zerar emissões de novos ônibus americanos até 2030;
- Prover transporte público sustentável com investimentos federais para cidades com 100 mil ou mais habitantes;
- Impor um novo padrão de economia de combustível que iria além das exigências feitas no governo Barack Obama;

Captura de carbono

- Investir em tecnologias de captura de carbono como retrofits para exaustores industriais, sequestro no subsolo ou uso para fabricação de produtos alternativos como cimento

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 03/11/2020

EQUINOR INDICA PICO DA DEMANDA POR PETRÓLEO E GÁS EM 2030 E ANUNCIA META DE ZERAR EMISSÕES ATÉ 2050

Por epbr - 2 de novembro de 2020 - Em Clima, Transição energética

A Equinor anunciou nesta segunda (2/11) a meta de se tornar uma empresa com emissões zero de carbono em 2050. O compromisso marca o primeiro dia da gestão de Anders Opedal, que assumiu o comando da empresa no lugar de Eldar Sætre, que se aposenta depois seis anos como CEO e 40 anos trabalhando na estatal norueguesa.

A empresa está se preparando para o declínio gradual da demanda global por petróleo e gás a partir de 2030 e espera, com isso, produzir, no longo prazo, menos petróleo do que que produz atualmente. Mesmo assim, estima um crescimento de 3% por ano na produção até 2026 e entende que uma parcela cada vez maior de petróleo e gás será usada para produtos petroquímicos em 2050.

Em janeiro, a Equinor já havia anunciado a meta de produzir petróleo offshore na Noruega com emissões de gases de efeito estufa perto de zero a partir de 2050. Para chegar até lá, a empresa pretende reduzir em 40% as emissões até 2030 e em 70%, em 2040. As emissões da empresa ficaram em 13 milhões de toneladas em 2018, em linha com o nível de 2005.

A empresa vai investir – junto com parceiros – 50 bilhões de coroas norueguesas para atingir meta para o final da década, que deve cortar o equivalente a 5 milhões de toneladas, o que corresponde a 10% do total das emissões da Noruega.

“A Equinor está comprometida em ser uma líder na transição energética. É uma estratégia de negócios sólida para garantir a competitividade de longo prazo durante um período de profundas mudanças nos sistemas de energia à medida que a sociedade se move para a neutralidade do carbono. Nos próximos meses, atualizaremos nossa estratégia para continuar a criar valor para nossos acionistas e concretizar essa ambição”, afirma Opedal, que comandou a Equinor no Brasil entre 2017 e 2018.

A transformação da Equinor em uma empresa de energia passará pelo investimento em energias renováveis. A empresa espera atingir capacidade instalada de 4-6 GW em 2026 e 12-16 GW em 2035.

“A Equinor agora planeja expandir sua aquisição em energia eólica, com o objetivo de acelerar o crescimento lucrativo e continuará a alavancar sua posição de liderança em energia eólica offshore”, disse a empresa em comunicado.

Investimentos em renováveis

O Brasil possui o primeiro projeto em energia solar fotovoltaica desenvolvido pela Equinor. A usina solar fotovoltaica Apodi, de 162 MW, está instalada no município de Quixeré, no Ceará. O projeto é uma parceria entre as norueguesas Equinor e Scatec Solar e a brasileira Kroma Energia. Fornece energia para cerca de 160 mil residências.

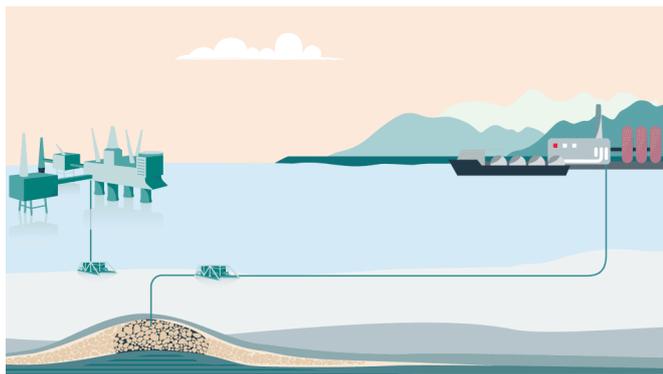
A empresa também iniciou o licenciamento no Ibama dos parques eólicos offshore Aracatu I e Aracatu II, com 4 GW, sendo 2 GW em cada um e possibilidade de ampliação para 2,33 GW. O plano é instalar o primeiro parque eólico no litoral do Rio de Janeiro e o segundo, entre os estados do Rio e do Espírito Santo.

De acordo com o projeto, os parques serão instaladas a cerca de 20 km da costa, em profundidades entre 15 e 35 metros. Serão ao todo 320 aerogeradores, 160 por parque eólico, cada um com capacidade nominal de 12 MW.

Captura e armazenamento de carbono

A Equinor informou ainda que entende que projetos como Northern Lights vão liderar investimentos na captura e armazenamento de carbono e utilização de hidrogênio, estabelecendo uma cadeia de valor para a economia de baixo carbono.

Northern Lights é um investimento conjunto entre Equinor, Shell e Total para captura e armazenamento de carbono (CCS, sigla em inglês). É o primeiro projeto do tipo a ser desenvolvido na Noruega e seu desenvolvimento e ampliação considerada fundamental para que as metas do Acordo de Paris sejam cumpridas.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/11/ccs.png?lossy=1&strip=1&webp=1>

armazenamento permanente a cerca de 2.500 metros abaixo do fundo do mar.

O projeto será desenvolvido em fases. A Fase 1 inclui capacidade para transportar, injetar e armazenar até 1,5 milhão de toneladas de CO₂ por ano. Assim que o CO₂ for capturado em terra por emissores industriais de CO₂, a Northern Lights será responsável pelo transporte em navios, injeção e

O terminal de recebimento de CO₂ estará localizado nas instalações da área industrial Naturgassparken no município de Øygarden no oeste da Noruega. A planta será operada remotamente a partir das instalações da Equinor no terminal Sture em Øygarden e das instalações submarinas da plataforma Oseberg A no Mar do Norte.

A instalação permitirá outras fases para expandir a capacidade. Os investimentos nas fases subsequentes serão acionados pela demanda do mercado de grandes emissores de CO₂ em toda a Europa.

Transporte de CO²

Nesta sexta-feira (30), na cidade norueguesa de Porsgrunn, foi inaugurada a maior instalação de transporte de CO₂ do mundo. Com uma linha de 200 metros e um investimento de aproximadamente US\$ 733 mil, a instalação da Equinor será usada para aprender como o gás carbônico se comporta durante o transporte por dutos. A empresa fará estudos sobre o transporte do CO₂ tanto em forma líquida quanto gasosa.

O projeto foi resultado de modificação no duto multifásico que já transportava óleo, gás e água desde 1997. O uso para movimentação de gás carbônico está em fase de testes.

Em um momento em que se debate a descarbonização da economia mundial, a expectativa da empresa é que o conhecimento possa ser aplicado no futuro com o aumento do transporte de CO₂.

“Isso mostra como a infraestrutura da indústria de óleo e gás pode ser usada para acelerar esforços na captura de dióxido de carbono e armazená-lo em reservatórios”, disse a diretora de tecnologia da Equinor, Sophie Hildebrand.

A instalação deve testar o transporte apenas do CO² em estado líquido e gasoso até a primeira metade do ano que vem. Depois, deve estudar também a possibilidade de levar o CO² junto com outros componentes, como óleo e outros gases.

A Equinor já transporta CO² atualmente em dois campos na Noruega, mas apenas em nível unifásico – ou seja, gás ou líquido.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 03/11/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

SENADO APROVA AUTONOMIA DO BANCO CENTRAL. ENTENDA AS MUDANÇAS EM CINCO PONTOS

Diretoria e presidente da autarquia teriam mandatos fixos e não coincidentes com o do presidente da República. Proposta segue agora para a Câmara

Por Gabriel Shinohara e Julia Lindner

BRASÍLIA — O Senado Federal aprovou nesta terça-feira o projeto que dá autonomia ao Banco Central (BC). Foram 56 votos a favor e 12 votos contrários.

Os senadores ainda vão apreciar um destaque e depois a proposta segue para avaliação da Câmara dos Deputados, onde deve ser apensada a um projeto semelhante que já está tramitando.

O projeto faz alterações na estrutura do Banco Central com a intenção de proteger a diretoria e o presidente da autarquia de interferências políticas.

A partir da sanção do projeto, a diretoria terá mandatos fixos e o órgão deve dispor de autonomia “técnica, operacional, administrativa e financeira”. Como ainda precisa passar por aprovação dos deputados, o texto pode ser alterado.

Durante a sessão, o líder do governo no Senado, Fernando Bezerra (MDB-PE) que articulou o acordo para votação, elogiou o trabalho do relator, senador Telmário Mota (Pros-RR) e de outros senadores. Segundo ele, o debate já está maduro.

— É o Senado Federal que puxa a agenda de reformas em primeiro lugar e ainda vivendo um momento eleitoral. O Senado Federal manda um recado claro para toda a sociedade brasileira de que o Senado estará à altura que os desafios que o momento político está a nos ensejar.

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP) ressaltou a que a autonomia do BC é uma blindagem contra as disputas políticas.

— A credibilidade do BC junto aos agentes econômicos sobe exponencialmente quando se sabe que seu compromisso básico é com o controle da inflação e que ele está livre das disputas políticas para atingir tais objetivos.

O Congresso já discute sobre autonomia do Banco Central há décadas, mas a tramitação nunca avançou. Um projeto de 1989 de autoria do ex-presidente e então senador Itamar Franco já previa essa mudança para a autarquia.

Ela foi apensada a um projeto mais recente que está em tramitação na Câmara, o mesmo ao qual essa proposta do Senado deve ser agregada.

Desde o início do governo, o projeto de autonomia do BC esteve na lista de prioridades da equipe econômica, inclusive estava literalmente na lista de 19 projetos que o ministro da Economia, Paulo Guedes, apresentou no início da pandemia como prioridades para conter os efeitos da crise que se avizinhava.

No entanto, a votação do projeto relatado pelo deputado Celso Maldaner (MDB-SC), ao qual a proposta do Senado deve ser apensada, estava sendo adiada mesmo antes do coronavírus chegar ao país e perdeu ainda mais espaço quando o Congresso passou a atuar em sessões remotas.

Antes da pandemia, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), citava o projeto de autonomia como um dos prioritários para entrar em votação, mas a proposta sempre teve muita resistência dos partidos de oposição.

Veja as principais mudanças: Papel do BC

Entre as responsabilidades atuais do Banco Central, a principal é a estabilidade de preços, com controle da inflação. Com o projeto, ela seguirá sendo o objetivo fundamental da autarquia, mas será acompanhada por três objetivos secundários: zelar pela estabilidade e eficiência do sistema financeiro, suavizar as flutuações do nível de atividade econômica e fomentar o pleno emprego, todas “sem prejuízo de seu objetivo fundamental”.

A inclusão do fomento ao pleno emprego foi feita por uma emenda do senador Eduardo Braga (MDB-AM) e causou polêmica porque criaria um “duplo mandato” ao Banco Central, ou seja, o órgão teria que perseguir dois objetivos ao mesmo tempo. No entanto, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, sinalizou que não teria problema de, na medida do possível, tratar também do emprego.

Autonomia

A autonomia do Banco Central é diferente de independência. Um banco central independente tem autoridade para definir suas próprias metas e objetivos, algo que não será o caso da autoridade monetária brasileira caso o projeto seja aprovado na Câmara.

O texto estabelece que o BC terá que perseguir as metas definidas pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), órgão que atualmente reúne o ministro da Economia, o secretário especial de Fazenda e o presidente do BC. Por exemplo, as metas de inflação de cada ano são definidas por esse conselho e perseguidas pelo Banco Central.

Mandatos

A proposta estabelece mandatos fixos de quatro anos para o presidente e para a diretoria do Banco Central e prevê que o Presidente da República não poderá demiti-los por vontade própria sem passar por avaliação do Senado Federal.

Além disso, esses mandatos não serão coincidentes com o do Presidente da República. O presidente do Banco Central assume o cargo no terceiro ano de mandato do Presidente da República. Cada diretor poderá ser reconduzido ao cargo uma única vez.

O projeto prevê quatro possibilidades para que algum diretor ou o presidente do BC seja exonerado do cargo: No caso do próprio diretor ou o presidente pedir para sair, de alguma doença que incapacite o exercício do cargo, em caso de condenação com trânsito em julgado ou proferida por órgão colegiado por improbidade administrativa ou com pena de proibição de exercício de cargos públicos e por último quando apresentarem “comprovado e recorrente” desempenho insuficiente.

Nesse último caso, o Conselho Monetário Nacional (CMN) deve apresentar uma proposta de exoneração ao Presidente da República, que por sua vez, deve enviá-la Senado. Se houver maioria absoluta entre o parlamentares, o membro da diretoria ou o presidente poderá ser exonerado.

O projeto também estabelece que em até 90 dias após a publicação da lei, o governo deverá nomear o presidente e os oito diretores do BC. Se os indicados já estiverem nos cargos, não haverá necessidade de sabatina pelos senadores.

A primeira composição da diretoria deverá seguir a seguinte ordem: presidente e dois diretores com mandatos até o fim de 2024, dois diretores até o fim de 2023, outros dois para 28 de fevereiro de 2023 e os dois restantes até 31 de dezembro de 2021.

Status de ministro

Atualmente, o BC é subordinado ao Ministério da Economia e seu presidente tem status de ministro. Com o projeto, o Banco Central passaria a não ter vinculação com ministérios e o cargo de ministro será transformado em de "Natureza Especial de Presidente do Banco Central do Brasil".

Confiança do mercado

O projeto de autonomia tem apoio do mercado financeiro porque blinda as autoridades que precisam cuidar da política monetária de interferências políticas. Por exemplo, se um Presidente da República quiser diminuir os juros mesmo que as condições da economia não sejam ideais para isso, ele terá menos poder de pressão sobre o Banco Central para forçar essa redução.

Vários países tem bancos centrais autônomos ou independentes, inclusive as principais economias do mundo, como nos Estados Unidos, na Inglaterra e também em países emergentes, como o Chile.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 03/11/2020

BELO MONTE COBRA R\$ 1,85 BILHÃO POR PROBLEMAS EM TRANSMISSÃO DE ENERGIA

Maior hidrelétrica em território nacional não consegue escoar para a Região Sudeste parte da eletricidade produzida no interior do Pará

Por Manoel Ventura



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24029466-c21-d6d/FT1086A/652/xBelo-Monte.jpg.pagespeed.ic.TtCKojB6kc.jpg>

Vista aérea da usina de Belo Monte, no Pará: Sudeste é o principal mercado consumidor Foto: Divulgação

BRASÍLIA - A lista de problemas da hidrelétrica de Belo Monte cresceu. A usina está cobrando R\$ 1,85 bilhão por não conseguir escoar para a Região Sudeste parte da eletricidade produzida no interior do Pará.

Maior hidrelétrica em território nacional _ já que Itaipu é dividida com o Paraguai _, Belo Monte tem no Sudeste o seu principal mercado consumidor.

Em carta encaminhada à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Belo Monte diz que deixou de faturar R\$ 850 milhões entre 2018, 2019 e 2020 por conta dos problemas de escoamento de energia. E projeta que as perdas chegarão a R\$ 1 bilhão até 2022.

As dificuldades para escoar a produção da usina devem se estender pelo menos até 2023. É resultado do atraso na entrega de duas linhas de transmissão de energia.

Para contornar o problema, Belo Monte pediu um tratamento diferenciado à Aneel, conforme documento obtido pelo GLOBO.

São duas linhas de transmissão de energia, com quase dois mil quilômetros de extensão, inicialmente previstas para serem entregues em fevereiro de 2017.

Elas não entraram em operação até agora devido a problemas financeiros que levaram à recuperação judicial da espanhola Abengoa.

Recuperação judicial

A empresa ganhou a concessão em 2012, e a obra deveria ter ficado pronta cinco anos depois. A elétrica espanhola paralisou o andamento das nove linhas de transmissão que deveria construir no Brasil em dezembro de 2015, quando a holding da companhia pediu recuperação judicial.

A subsidiária brasileira da empresa entrou em recuperação judicial em janeiro do ano seguinte.

Com o problema financeiro e obras paradas por todo o Brasil, o governo cassou a concessão e fez um novo leilão. As linhas foram relicitadas e serão construídos pela francesa Engie.

É um processo lento. A nova previsão para entrada em operação é somente em 2023, seis anos depois do prazo inicial, isso sem considerar ainda os impactos causados pela pandemia de Covid-19.

Preocupação ambiental: Energia renovável atrai novatas e deve receber R\$ 70 bi em investimentos em dez anos

Todo esse imbróglio está fazendo com que Belo Monte não consiga levar para o Sudeste a energia destinada ao mercado livre. Esse tipo de modalidade de venda de eletricidade ocorre quando o gerador vende a energia direto para o consumidor, geralmente grandes indústrias ou outras empresas que precisam consumir muita eletricidade.

Não há risco de faltar energia

Para fontes ouvidas pelo GLOBO, não há risco de faltar energia no curto e médio prazo caso a economia ganhe tração. O problema é o preço dessa eletricidade.

A energia gerada para as distribuidoras tradicionais, usadas pelos consumidores residenciais, é escoada por outra linha de transmissão, que já está em operação.

Diante do problema, a Norte Energia, concessionária que administra a hidrelétrica de Belo Monte, pediu à Aneel para ter acesso a um recurso financeiro usado normalmente para reduzir os gastos dos consumidores com usinas termelétricas caras, despachadas quando a situação dos reservatórios das hidrelétricas está ruim.

Autoridades do setor elétrico avaliam, porém, que o pedido da empresa não deve prosperar, já que o risco de não conseguir entregar a eletricidade é do gerador, não do consumidor. E isso costuma ser estabelecido nos contratos.

A Norte Energia quer um tratamento diferenciado da Aneel também para conseguir vender no Norte a energia nos mesmos preços que seriam praticados no Sudeste, geralmente mais altos.

Procurada, a empresa informou que o documento enviado à Aneel é uma comunicação de rotina. “A Norte Energia esclarece que o documento ao qual a reportagem teve acesso se refere a assuntos tratados na rotina de suas comunicações com o órgão regulador de energia elétrica, no âmbito de sua concessão de geração de energia hidráulica”, diz a nota da empresa.

A hidrelétrica de Belo Monte tem 11.233 megawatts (MW) de capacidade instalada, mas só gerará em torno de 4 mil MW na maior parte do tempo, devido à vazão do rio Xingu. O projeto de construção da usina se aproxima de R\$ 40 bilhões. Inicialmente, a previsão de investimentos era de R\$ 19 bilhões.

Outros problemas de Belo Monte

Garimpo ilegal

O garimpo ilegal no Pará ameaça derrubar uma linha de transmissão, alertou a empresa que administra o “linhão”. A Belo Monte Transmissora de Energia (BMTE) informou recentemente que o problema ainda não acabou.

Corrupção

O processo de construção da usina está sob investigação do Ministério Público Federal, em processo iniciado com a operação Lava-Jato. A suspeita é de pagamentos a partidos políticos e parlamentares.

Geração abaixo da capacidade

A capacidade de produção de Belo Monte é de 11.233 MW, mas a média por mês que realmente está sendo entregue é de 4.571 MW em razão da vazão do Rio Xingu. A seca se concentra nos meses de julho a novembro.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 03/11/2020

MAIA E ALCOLUMBRE PROMETEM VOTAÇÃO DE PROJETO PARA ALIVIAR CONTAS DE ESTADOS

Presidentes da Câmara e do Senado sinalizaram com sessões para os dias 17 e 19 em reunião com governadores nesta terça

Por Isabella Macedo e Marcello Corrêa

BRASÍLIA — Em reunião com governadores na tarde desta terça-feira, os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), se comprometeram a pautar o projeto de lei complementar (PLP) que deve aliviar as regras para cumprimento do teto de gastos dos estados após o primeiro turno das eleições municipais.

Segundo os participantes da reunião, Maia afirmou que incluirá o projeto na pauta do plenário no dia 17 de novembro, primeira terça-feira após as eleições nas cidades.

Os governadores se reuniram com Maia primeiro e, em seguida, com Alcolumbre. Após ouvir que Maia pautaria o projeto no dia 17, Alcolumbre disse que colocará o texto em votação na mesma semana, no dia 19 de novembro.

Proposta de prorrogação

O PLP 101/2020 é de autoria do deputado Pedro Paulo (DEM-RJ) e propõe o o Plano de Promoção do Equilíbrio Fiscal para os estados. A proposta é que o relator do texto, Mauro Benevides Filho (PDT-CE) inclua no projeto a prorrogação do teto de gastos, especialmente de 11 estados que não conseguiram cumprir a regra do ajuste fiscal em 2018 ou 2019.

Segundo as regras da lei já vigente para socorro aos estados, caso o a unidade federativa não tenha cumprido a regra em um dos anos, há uma multa. Segundo o secretário de Fazenda do Mato Grosso, Rogério Gallo, a ideia é que o prazo seja prorrogado por 3 anos para evitar a multa. Dessa forma, os estados teriam de cumprir o teto de gastos em 2021, 2022 e 2023.

— A partir disso teremos condições de prorrogar, por mais três anos, o teto de gastos desses 11 estados. Aí, nesses 3 anos, cumprir o teto de gastos e não pagar a penalidade. No caso do Mato Grosso seriam já R\$ 600 milhões já a partir de 1º de janeiro. Isso para os demais estados são bilionárias — disse Gallo após a reunião na casa de Alcolumbre.

Convergência

Pedro Paulo afirmou, após uma nova reunião no Ministério da Economia, que há uma convergência entre governadores para apoiar o texto.

— Há uma convergência enorme dos governadores de todas as linhas ideológicas. A essência do projeto está lá, já negociado com o Tesouro. Acho que está tudo pronto — disse o parlamentar.

Segundo o deputado, a expectativa é que o texto seja aprovado ainda neste ano. O acordo no Congresso é levar a proposta à votação no Senado 48 horas depois da conclusão do processo na Câmara.

A aprovação do texto ainda neste ano beneficiaria o Rio, que negocia a permanência no Regime de Recuperação Fiscal (RRF). O texto revê as regras do programa de socorro federal, que passaria a ter duração de dez anos e novas regras, como novas formas de punição em caso de não descumprimento das medidas de ajuste. Hoje, a contrapartida é o fim do regime.

— O Rio toda hora fica ameaçado de sair o regime porque não tem uma punição intermediária. Agora (no novo modelo proposto), são três tipos de punição — defende Pedro Paulo.

Outro pleito dos governadores dentro desse projeto é que o excedente da variação da inflação e o aumento da receita dos estados não seja contabilizado no teto dos estados e aplicado em saúde e educação. Dessa forma, os governantes poderão pagar também o custo da máquina e da folha de pagamento desses setores.

— Tudo o que você gastar com o que tiver aumentado a arrecadação acima da inflação você não computaria para o teto de gastos para saúde e educação — disse o secretário de Fazenda do Mato Grosso.

— Eles [os estados] vão ter a regra do teto para todas as outras despesas. Inflação, à exceção dessas duas, vão variar com base na receita corrente líquida. Aí vai poder gastar o mínimo constitucional — explicou Pedro Paulo.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 03/11/2020

COM IMPORTAÇÕES EM QUEDA, BALANÇA COMERCIAL TEVE SUPERÁVIT DE US\$ 5,5 BILHÕES EM OUTUBRO

Afetados pela pandemia de Covid-19 e pelo desaquecimento da economia, gastos no exterior caíram 20% no mês passado

Por Eliane Oliveira



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24695208-20b-a6a/FT1086A/652/xsoja.jpg.pagespeed.ic.K8SvUQ-d0-.jpg>

Embarques de produtos agropecuários, como soja, caíram 20,6% em outubro, devido à entrada da entressafra — a maior parte das exportações de bens agrícolas ocorreu em setembro Foto: Ueslei Marcelino / Reuters

BRASÍLIA — A balança comercial registrou, em outubro, um superávit de US\$ 5,473 bilhões, resultado de US\$ 17,855 bilhões em exportações e US\$

12,383 bilhões de importações. O saldo positivo só foi possível porque as compras externas tiveram uma queda de 20% em relação ao mesmo mês de 2019, enquanto as vendas ao exterior tiveram um pequeno aumento de 0,3%.

A balança comercial é superavitária quando as exportações superam as importações. Do contrário, o comércio exterior fica deficitário.

Com menos importações, a corrente de comércio (soma das exportações com as compras externas) também diminuiu. No mês passado, o fluxo foi de US\$ 36,604 bilhões, valor 9,1% abaixo do verificado em outubro de 2019.

O Brasil importou 66,8% a menos de minério de cobre, petróleo (-45,2%) e gás natural (-43,8%). Também houve queda de 73,3% nos gastos com produtos siderúrgicos, óleos em combustíveis (-49,4%) e automóveis (-34,4%). Só houve alta, de 3%, nas compras de produtos agropecuários.

— Apesar da queda em outubro, a trajetória das importações é ascendente desde junho. Há recuperação gradual do montante de importações — disse o subsecretário de Inteligência e Estatísticas de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Herlon Brandão, acrescentando que as importações foram bastante afetadas pela pandemia de Covid-19.

Nas exportações, houve crescimento de 4,7% nas vendas da indústria de transformação e de 7,2% na indústria extrativa. Já os embarques de produtos agropecuários, como soja, caíram 20,6%, devido à entrada da entressafra. A maior parte das exportações de bens agrícolas ocorreu até setembro.

No ano, há um superávit acumulado de US\$ 47,662 bilhões, ante um saldo negativo de US\$ 38,524 bilhões nos dez primeiros meses do ano passado. As exportações, de US\$ 174,379 bilhões, caíram 6,5% e as importações, que ficaram em US\$ 126,717 bilhões, tiveram uma queda maior, de 14,7%. De janeiro a outubro deste ano, a corrente de comércio somou US\$ 301,096 bilhões, uma redução de 10,1% ante o mesmo período de 2019.

À exceção dos países da Ásia — com destaque para a China, que aumentou em 12,1% as compras de produtos como soja e minérios — as exportações brasileiras caíram para os principais mercados nos dez primeiros meses do ano. Tradicionais compradores de produtos industrializados do Brasil, os Estados Unidos reduziram as encomendas em 29,6% e a América do Sul, 22,1%. As vendas para a Europa diminuíram 10,3%.

Arroz

Em vigor desde o início de setembro, como forma de forçar os produtores a reduzirem o preço do produto, a redução a zero da tarifa de importação de arroz não teve impacto significativo na balança comercial brasileira. Os principais fornecedores continuam sendo os países do Mercosul, cujo comércio não tem Imposto de Importação. Em outubro, houve uma queda de 54% na compras de arroz com casca e um aumento de 114% nas aquisições de arroz sem casca.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 03/11/2020

MARCO DO SANEAMENTO: GOVERNO TENTA MANTER VETO PARA ATRAIR INVESTIMENTOS PRIVADOS

Objetivo é estimular a concorrência no setor. Articulação com líderes da base na Câmara foi intensificada

Por Geralda Doça

BRASÍLIA - O governo intensificou a articulação política com líderes dos partidos da base na Câmara dos Deputados para manter o veto no novo marco regulatório do saneamento básico. Caso isso aconteça, o veto não precisará ser apreciado pelo Senado, onde há resistências. Essa é a estratégia do governo.

A sessão do Congresso Nacional que vai apreciar os vetos está prevista para amanhã. Líderes da Câmara e do Senado se reúnem hoje para decidir se a sessão será realizada ou não.

Sancionada em julho, a nova lei do saneamento teve vários artigos vetados pelo presidente Jair Bolsonaro. O mais polêmico permitia às concessionárias estatais renovarem por até 30 anos contratos existentes sem licitação com empresas municipais de água e esgoto.

Se o veto for mantido, o novo marco regulatório extingue esse modelo, transformando-o em contrato de concessão, com a concorrência de empresas privadas em condições de igualdade com estatais.

O principal argumento para convencer os parlamentares a manterem o veto foi o resultado de três leilões do setor de saneamento — Maceió (AL), Cariacica (ES) e Mato Grosso do Sul — realizados com sucesso, depois das mudanças nas regras. Existem mais 12 projetos engatilhados pelo BNDES para serem licitados ao longo de 2021, entre eles, a concessão da rede de distribuição da Cedae (RJ).

No total, os investimentos programados com as licitações superam R\$ 55 bilhões. A expectativa é beneficiar 36 milhões de pessoas com melhorias no sistema de água e esgoto.

— Acho que a manutenção do veto do saneamento já está acordada — disse o líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR).

As negociações estão sendo conduzidas pelo líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO).

Segundo ele, a demora da apreciação do veto acabou se tornando um fator positivo, porque deu tempo para medir os impactos do novo marco do setor, que tem como objetivos estimular a concorrência e atrair o capital privado:

— Derrubar esse veto agora vai melhorar ou piorar o ambiente de negócios? Essa análise técnica é fundamental, e eu acredito que vai ajudar no processo de convencimento.

O ministro do Desenvolvimento Regional (MDR), Rogério Marinho, está participando da negociação com os parlamentares. O ministério é responsável pelas diretrizes da política de saneamento.

Para o economista Gesner Oliveira, sócio da GO Associados, derrubar o veto pode significar uma barreira à onda de investimentos no setor:

— Os leilões realizados depois da mudança nas regras são uma demonstração de que há um grande apetite por parte dos investidores.

Entre os leilões realizados, o de Maceió teve participação de sete consórcios. Em Cariacica, outra modelagem de concessão, houve deságio de 38,12% e, em Mato Grosso do Sul, de 38,36%.

Apesar do otimismo do governo, alguns senadores alegam que o acordo, iniciado na Câmara com aval do Executivo, mantinha a possibilidade de renovação dos chamados contratos de programa das concessionárias com empresas municipais, sem licitação.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 03/11/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CVM CONDENA EXECUTIVOS DA PETROBRÁS EM CASOS DECORRENTES DA CORRUPÇÃO NA ESTATAL

Processos envolviam irregularidades na construção da Refinaria Abreu e Lima e do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro; ex-presidente Dilma foi absolvida

Por Mariana Durão, O Estado de S.Paulo

RIO - A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) condenou nesta terça-feira, 3, quatro antigos membros da diretoria executiva da Petrobrás em processos administrativos envolvendo irregularidades na construção e testes de valor recuperável da Refinaria Abreu e Lima (Rnest) e do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj). Os casos partiram da corrupção revelada pela Operação Lava Jato. Ao todo foram aplicados R\$ 1,6 milhão em multas e penas de inabilitação de executivos.

O órgão regulador do mercado de capitais brasileiro absolveu a ex-presidente Dilma Rousseff e outros integrantes de seu governo e do conselho da estatal acusados, como o ministro Guido Mantega e Luciano Coutinho, ex-presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/1/1604446928616.jpg>

A Refinaria Abreu e Lima (Rnest) estava envolvida nos processos administrativos julgados pela CVM. Foto: Wilton Júnior/Estadão

Os ex-diretores Paulo Roberto Costa (Abastecimento) e Renato Duque (Serviços) foram condenados por violação ao dever de lealdade em relação à companhia, por terem patrocinado e aprovado o avanço de obras da Rnest e do Comperj em troca de vantagens indevidas recebidas de empreiteiras. Ambos foram inabilitados pela CVM e não poderão atuar como administradores ou conselheiros fiscais de companhias abertas nos próximos 15 anos.

Réu confesso na Lava Jato, Costa também recebeu um total de R\$ 1,15 milhão em multas nos três processos julgados nesta terça-feira, 3. Todos os condenados ainda podem recorrer ao Conselho de Recursos do Sistema Financeiro Nacional, o Conselhinho, segunda instância das decisões da CVM.

Testes de impairment

No processo que investigou eventuais inconsistências contábeis em testes de de valor recuperável (impairment, no jargão do mercado) a CVM condenou Costa, o ex-presidente José Sérgio Gabrielli, e o ex-diretor Financeiro Almir Barbassa pela decisão de não realizar o teste referente a Abreu e Lima no ano de 2010. Eles terão que pagar multa individual de R\$ 150 mil cada.

A ausência do teste pode ter induzido investidores a erro, ao impedir que o balanço da estatal retratasse sua verdadeira situação financeira. A revisão dos ativos avalia se suas receitas futuras serão suficientes para arcar com seus custos de operação e recuperar os investimentos feitos. Quando o resultado do teste é negativo, a empresa pode fazer uma baixa contábil, procedimento que afeta a última linha de seu balanço e sua percepção pelo mercado.

A acusação havia apontado como uma falha da administração a ausência de teste de impairment da Rnest em 2010, apesar de fortes indícios de perda do seu valor recuperável. A principal foi a alta dos custos do projeto de US\$4,1 bilhões para US\$13,3 bilhões.

O processo avaliava os testes de impairment feitos no período de 2010 a 2014, por isso eram acusados ao todo 40 ex-diretores executivos, conselheiros de administração e fiscais da petroleira. A CVM decidiu absolver os conselheiros de administração e fiscais porque o colegiado entendeu não haver sinais de alerta e nem ressalvas apontadas pelos auditores independentes que os levassem a aprofundar a análise sobre a avaliação da refinaria em 2010.

Adiados

Os três casos começaram a ser julgados no fim de agosto, mas os resultados foram adiados por pedidos de vista dos diretores Gustavo Gonzalez e Flávia Perlingeiro. O relator dos processos na CVM, diretor Henrique Machado, havia votado pela aplicação de R\$ 16 milhões em multas, valor dez vezes superior ao resultado de hoje e ainda modesto se comparado aos prejuízos bilionários da estatal.

Só no caso Abreu e Lima o diretor pediu R\$ 10,5 milhões em penas pecuniárias à diretoria e a todo o conselho de administração da estatal na época, incluindo a ex-presidente Dilma Rousseff e Mantega por falhas na supervisão de controles internos da empresa. Ele pediu a absolvição da ex-presidente da Petrobrás, Graças Foster, acusada de ter interferido nos trabalhos da comissão

interna criada para analisar os problemas na Rnest, decisão que foi mantida pelo restante do colegiado.

No entanto, prevaleceu a posição dos diretores Gustavo Gonzalez e Flávia Perlingeiro, com o presidente da CVM, Marcelo Barbosa, tendo se declarado impedido. Nos casos relativos à aprovação de obras nas refinarias, Gonzalez avaliou que a acusação atribui maior peso aos alertas de risco do que às vantagens apontadas nos documentos apresentados aos diretores sobre o projeto. Assumir riscos, ainda que no futuro signifique prejuízos, é uma decisão negocial da diretoria, e caberia à acusação provar que houve má-fé ou decisão mal informada.

“A acusação não se desincumbiu desse ônus: ao contrário, disse não haver prova de que os diretores e conselheiros acusados de falta de diligência voluntariamente contribuíram para a prática dos gravíssimos desvios, acusando-os de uma conduta negligente sem demonstrar porque ela não satisfaria os requisitos da regra da decisão negocial”, afirmou Gonzalez.

Nos julgamentos dos casos Comperj e Rnest também ficou consolidada a jurisprudência da CVM em relação ao aproveitamento da prescrição penal na esfera administrativa. O voto vencedor admitiu essa hipótese apenas para Duque e Costa, acusados de faltar com o dever de lealdade com a Petrobrás, porque essa conduta configura ao mesmo tempo infração administrativa e crime. Para os demais acusados prevalece a prescrição administrativa de 5 anos.

Com posição contrária a respeito, o diretor Henrique Machado registrou é o resultado impõe uma reflexão a respeito da condenação exclusiva dos membros da diretoria da Petrobrás que colaboraram com as investigações da Lava Jato em sede criminal. “É um sinal claro de inadequação de estruturas jurídicas e administrativas”, pontou.

A defesa de José Sérgio Gabrielli afirmou que vai recorrer da condenação ao Conselhinho. Os advogados de Almir Barbassa preferiram não comentar. O Estadão não obteve retorno da defesa de Paulo Roberto Costa até o fechamento dessa reportagem. Renato Duque não constituiu advogado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 03/11/2020

SENADO APROVA PROJETO DE AUTONOMIA FORMAL DO BANCO CENTRAL

Texto inclui fomentar o mercado de trabalho entre as obrigações do BC, mas mantém o controle dos preços como objetivo principal

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Senado aprovou nesta terça-feira, 3, por 56 votos favoráveis e 12 contrários, o texto-base do projeto de autonomia do Banco Central. A medida é defendida por agentes do mercado financeiro e uma das bandeiras da equipe econômica do governo Jair Bolsonaro. A proposta estabelece mandatos de quatro anos para os diretores da instituição, que hoje podem ser nomeados e demitidos livremente pelo presidente da República. A proposta segue para a Câmara dos Deputados.

Políticos favoráveis à proposta dizem que a medida pode aumentar a confiança de investidores no País e é uma boa sinalização ao mercado em um momento de crise econômica. "O que a autonomia formal faz é conceder uma importante blindagem institucional ao Banco Central, retirando-o das pressões e das disputas políticas de curto prazo, e isso gera benefícios notáveis para os países que adotaram esse modelo", disse o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), logo após o texto ser aprovado. "A razão é muito simples: a credibilidade do Banco Central junto aos agentes econômicos sobe exponencialmente quando se sabe que o seu compromisso básico é inarredável, é com o controle da inflação, e que ele está livre das injunções e disputas políticas para atingir tal objetivo".

O projeto prevê mandato de quatro anos para os dirigentes da instituição, quarentena para ex-diretores e novas metas acessórias à autoridade monetária. O texto estabelece mandato de quatro anos para o presidente e oito diretores do Banco Central, incorporando o modelo adotado

em outros países, como nos Estados Unidos. Se a proposta for aprovada também pela Câmara e sancionada por Bolsonaro, cada mandato começará em um determinado momento, sendo permitida uma recondução. A intenção é que os dirigentes da autoridade monetária não estejam suscetíveis às políticas do governo da ocasião.

A nomeação dos dirigentes do BC é feita pelo presidente da República e depende de aprovação no Senado. De acordo com o texto discutido pelos senadores, o mandato do presidente terá início em janeiro do terceiro ano de mandato do governo. A nomeação dos demais diretores aconteceria em outros momentos, em uma escala diferente. Após o projeto virar lei, o presidente do BC e oito diretores deverão ser nomeados em um prazo de 90 dias. O Executivo poderá escolher os dirigentes atuais ou novos.

Após emendas apresentadas por parlamentares, o relator do projeto no Senado, Telmário Mota (PROS-RR), fixou no projeto uma quarentena de seis meses para autoridades da instituição financeira. Nesse período, após deixarem o Banco Central, ex-presidentes e ex-diretores não poderão exercer qualquer atividade profissional junto a instituições financeiras. Durante os seis meses, eles terão uma remuneração compensatória a ser paga pelo BC.

Metas

O projeto do Senado mantém a estabilidade de preços como objetivo central do Banco Central. A proposta inclui ainda duas novas metas acessórias, sem prejuízo à principal: suavizar as flutuações do nível de atividade econômica e fomentar o pleno emprego no País. O governo concordou com a redação da proposta, apesar de o BC ser historicamente contrário a ampliar o escopo da atuação.

No último dia 29, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, se reuniu com o senador Plínio Valério (PSDB-AM), autor da proposta, e deu aval ao projeto, de acordo com o parlamentar. O entendimento é que a proposta não configura um duplo mandato para a autoridade monetária, mas apenas objetivos acessórios.

Atualmente, cabe ao BC garantir o poder de compra da moeda nacional, zelar pela liquidez da economia, manter as reservas internacionais em nível adequado, estimular a formação de poupança, zelar pela estabilidade e promover o aperfeiçoamento do sistema financeiro.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 03/11/2020

ANVISA AUTORIZA RETOMADA DE ESTUDOS DA VACINA DA JOHNSON & JOHNSON



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/06/johnson-johnson-reproducao-768x432.jpg>

A Anvisa informou em nota que "concluiu que a relação benefício e risco se mantém favorável e que o estudo poderá ser retomado" (Crédito: Reprodução/Johnson & Johnson)

A Associação Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) autorizou nesta terça-feira, 3, a retomada dos estudos clínicos da vacina contra a covid-19 elaborada pelo laboratório Janssen-Cilag, divisão farmacêutica da Johnson & Johnson. A decisão garante segurança aos voluntários brasileiros que queiram participar dos testes que estavam suspensos desde 12 de outubro após um voluntário americano apresentar um evento adverso grave.

A Anvisa informou em nota que "concluiu que a relação benefício e risco se mantém favorável e que o estudo poderá ser retomado". A autorização para a retomada dos estudos teve como base dados do evento adverso envolvendo o voluntário americano e informações do Comitê

Independente de Segurança. A agência analisou ainda dados da autoridade regulatória norte-americana (Food and Drugs Administration – FDA).

Até o momento da interrupção dos estudos em outubro, 12 voluntários brasileiros, todos do Rio de Janeiro, já haviam participado do teste, recebendo a dose da vacina ou do placebo. Os estudos da vacina elaborada pela Johnson & Johnson está sendo conduzido em 11 estados do Brasil, prevendo a inclusão de cerca de 7,5 mil pessoas maiores de 18 anos.

A agência comunicou que vai permanecer atenta a possíveis efeitos adversos da pesquisa. “Caso seja identificada qualquer situação grave com voluntários brasileiros, irá tomar as medidas previstas nos protocolos para a investigação criteriosa desses eventos”, diz a nota da Anvisa.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 03/11/2020

MAIA ASSUME COMPROMISSO COM GOVERNADORES PARA VOTAR PROJETO DOS ESTADOS DIA 17

Por Adriana Fernandes - Brasília



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/a4/2020/11/03/presidentes-da-camara-e-do-senado-rodrigo-maia-dem-rj-e-davi-alcolumbre-dem-ap-se-reunem-com-governadores-para-discutir-vacina-contra-a-covid-19-1604433857859_v2_900x506.jpg

Maia assume compromisso com governadores para votar projeto dos estados dia 17

Imagem: Assessoria do Governo do Piauí/Divulgação

Em reunião com governadores, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), comprometeu-se a colocar em votação, no dia 17 de novembro, projeto que permite a renegociação de dívida dos Estados, garante mais crédito em troca de contrapartida de medidas de ajuste fiscal. A votação do projeto, no entanto, vai depender de desobstrução da pauta pela liderança do governo.

Os governadores vão pressionar parlamentares das suas bancadas para que a votação ocorra.

O projeto, de autoria do deputado Pedro Paulo (DEM-RJ), é considerado fundamental pelos governadores para a retomada dos investimentos em 2021, quando termina o auxílio do governo federal concedido aos Estados e municípios durante a pandemia da covid-19. Eles querem que o projeto seja votado ainda em 2020 para dar previsibilidade para as finanças públicas.

Durante a reunião, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), se comprometeu também a colocar o projeto na pauta 48 horas depois da votação pela Câmara. A reunião ocorreu inicialmente na residência de Maia.

Depois, os participantes foram até à residência de Alcolumbre que fica ao lado da do presidente da Câmara, segundo Pedro Paulo. Ele avaliou como um avanço importante as negociações desta terça.

O relator do projeto, deputado Mauro Benevides (PDT-CE), informou que, se a urgência do projeto de cabotagem for retirada, a proposta poderá ser votada. Segundo Benevides, também poderá ser votado projeto que desvincula recursos de fundos públicos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 03/11/2020

PETROBRÁS CRIA GERÊNCIA EXECUTIVA COM FOCO NA REDUÇÃO DE EMISSÃO DE GASES DE EFEITO ESTUFA

Segundo a estatal, nova área será responsável por propor ações voltadas para eficiência energética e gestão de carbono

Por Beth Moreira, O Estado de S.Paulo

A Petrobrás anunciou nesta terça-feira, 3, a criação da gerência executiva de Mudança Climática, que será responsável por liderar as ações relativas à gestão de carbono, redução das emissões atmosféricas, eficiência energética e mudança do clima.

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a empresa diz que a decisão reforça a crescente importância das atividades relativas à transição para baixo carbono na companhia.

A nova estrutura será ligada à diretoria executiva de Relacionamento Institucional, do diretor Roberto Furian Ardenghy, que passa a se chamar Diretoria Executiva de Relacionamento Institucional e Sustentabilidade.

“A criação da Gerência Executiva de Mudança Climática tem como objetivos a melhoria da governança e o aumento do foco na redução de emissões de gases de efeito estufa e na captura de carbono. Adotamos uma política de transparência em nossos compromissos relacionados a emissões e optamos pelo uso de inovações tecnológicas aplicadas ao nosso core business (negócio principal), conciliando a maximização de valor para o acionista com o retorno para a sociedade de ações destinadas a minimizar o aquecimento da Terra”, explica o presidente da companhia, Roberto Castello Branco, no documento.

Segundo a estatal, a nova área será responsável pela proposição das metas e compromissos corporativos em carbono e clima e pela coordenação de sua implementação, liderando os planos de mitigação de carbono e a promoção e incorporação de tecnologias de baixa emissão na carteira de investimento da companhia.

A gerência executiva será liderada por Viviana Coelho, atual gerente de Emissões, Eficiência Energética e Transição para Baixo Carbono da Petrobrás. Viviana é engenheira química formada pela Universidade Federal do Paraná (UFPR), bióloga pela PUC-PR, com mestrado em tecnologia ambiental pelo Imperial College em Londres.

Na Petrobrás há 18 anos, ela atualmente também representa a companhia no Comitê Executivo da Oil and Gas Climate Initiative e no grupo de Climate Change da Associação Internacional de Conservação Ambiental da Indústria do Petróleo (Ipieca, na sigla em inglês). Anteriormente atuou em diversas funções na área de refino de petróleo e no Cenesp, centro de pesquisas da Petrobrás, dentre elas como gerente dos portfólios de inovação em gás, energia e desenvolvimento sustentável. Antes da Petrobrás, atuou como consultora em projetos para multinacionais de diversos segmentos em vários países.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 03/11/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO FECHA EM ALTA, COM EXPECTATIVA DE MANUTENÇÃO DE RESTRIÇÃO DA OPEP +

A eleição presidencial nos EUA também esteve no radar dos investidores, já que os candidatos oferecem pontos de vista opostos sobre as principais iniciativas de política energética

Por Valor, com Dow Jones Newswires — São Paulo

Os futuros do petróleo subiram na terça-feira (3), com base na recuperação da sessão anterior, com os sinais de que a OPEP + vai segurar as restrições à produção e os mercados financeiros mantêm um clima otimista no dia das eleições dos Estados Unidos.

“Os futuros de petróleo com certeza prestarão muita atenção aos resultados das eleições nos EUA em curso”, disse Robbie Fraser, analista sênior de commodities da Schneider Electric. “Ambos os candidatos oferecem pontos de vista opostos sobre as principais iniciativas de política energética, mas nem sempre está claro onde o impacto líquido sobre o preço irá cair.

“Além da eleição, o mercado vai querer ver indicações contínuas de que a OPEP + vai atrasar os planos para os membros reduzirem alguns de seus compromissos em janeiro”, disse ele em uma nota de mercado na terça-feira. “Essa mudança parece provável, pois os EUA e a Europa continuam a ver números recordes de novos casos COVID-19, diminuindo as perspectivas de demanda de combustível para transporte”.

O petróleo bruto West Texas Intermediate para entrega em dezembro CLZ20, 2,31% CL.1, 2,31% subiu 65 centavos, ou 1,8%, para \$ 37,46 o barril na New York Mercantile Exchange.

O petróleo bruto Brent de janeiro BRN00, 1,87%, a referência global, subiu 51 centavos, ou 1,3%, para \$ 39,48 o barril na ICE Futures Europe, após negociação em alta de \$ 40,45. Com base no mês da fonte, os preços pareciam atingir o valor mais alto desde 27 de outubro, mostram os dados da FactSet.

A alta do petróleo ocorre em um momento em que os índices de ações de referência dos EUA ganham, com os eleitores restantes indo às urnas no dia da eleição O desafiante democrata Joe Biden manteve uma sólida vantagem sobre o presidente Donald Trump nas pesquisas de opinião, mas sua vantagem em estados de campo de batalha que poderiam determinar o resultado no colégio eleitoral diminuiu.

“É provável que os preços tenham sido apoiados não apenas pelo aumento geral no apetite pelo risco, mas também por relatórios da OPEP e seus aliados (OPEP +) de que os cortes de produção serão mantidos em seu nível atual após o final do ano,” disse Eugen Weinberg, analista de commodities do Commerzbank, em uma nota.

Os preços do petróleo bruto reverteram as pesadas perdas na segunda-feira para terminar em alta, depois que as notícias disseram que a Rússia estava pesando um atraso no relaxamento das restrições à produção, programado para janeiro.

“Se a Rússia e a Arábia Saudita concordarem com isso, os outros membros da aliança provavelmente concordarão com a decisão. Afinal, eles não terão esquecido a guerra de preços de abril / maio iniciada pela Arábia Saudita e não desejarão arriscar irritar a Arábia Saudita”, disse Weinberg.

O petróleo caiu drasticamente em outubro, com o aumento de casos de COVID-19 na Europa e nos EUA, ressaltando as preocupações com a demanda de petróleo. Vários países europeus apertaram as restrições à atividade empresarial, enquanto o aumento dos casos nos EUA gerou dúvidas sobre a capacidade da economia de continuar sua recuperação.

Os comerciantes também estão ansiosos por dados semanais sobre o fornecimento de petróleo dos EUA do American Petroleum Institute na terça-feira e da Administração de Informações de Energia na quarta-feira.

Em média, os analistas esperam que o EIA relate um declínio de 600.000 barris no fornecimento doméstico de petróleo, junto com quedas de estoque de 1,1 milhão para gasolina e 2,4 milhões para destilados, de acordo com uma pesquisa conduzida pela S&P Global Platts.

Algumas previsões para um clima mais quente nesta semana "provavelmente esfriaram os otimistas", disse Daniel Flynn, analista do The Price Futures Group, em nota. No entanto,

"começando no início da próxima semana, estaremos de volta aos ventos de novembro e devemos ver outra agitação nos preços".

Nos Estados da Costa do Golfo, se o clima permitir, os reparos após as tempestades recentes podem ocorrer em um "ritmo rápido", disse ele. Até agora, nesta temporada de furacões, "os trabalhadores não conseguiram ficar tempo o suficiente para fazer reparos realmente sólidos porque outro furacão estava se abatendo sobre eles".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 03/11/2020

SUPREMO VOLTA A ANALISAR ICMS NA IMPORTAÇÃO

Caso interessa à matriz que traz as mercadorias do exterior e as direciona para filiais localizadas em outros Estados

Por Joice Bacelo — De Brasília

O Supremo Tribunal Federal (STF) tem uma semana para decidir de quem é a competência para cobrar ICMS-Importação nas operações envolvendo uma mesma empresa. Caso, por exemplo, em que a matriz importa as mercadorias do exterior e as direciona para as próprias filiais localizadas em outros Estados.

A resposta virá por meio de embargos de declaração. Os ministros decidiram sobre o ICMS-Importação no mês de maio. Para o Estado de Minas Gerais, no entanto, faltou analisar esse ponto específico das transações relativas às empresas que têm um mesmo proprietário - uma quarta modalidade, segundo o governo mineiro, não abordada no julgamento.

Há, por enquanto, somente o voto do relator, o ministro Edson Fachin, que beneficia as empresas (ARE 665134). O julgamento teve início na sexta-feira por meio do Plenário Virtual da Corte. Os ministros têm até uma semana para depositar os votos no sistema. Esse prazo é contado em dias úteis - como ontem foi feriado, o encerramento ocorrerá somente na próxima segunda-feira.

Edson Fachin reafirma, no seu voto, o que já havia dito no julgamento de mérito: a tributação tem de estar atrelada à modalidade de importação que foi feita. Essa premissa, segundo o ministro, serve para todos os casos. Não há, acrescenta, uma hipótese específica para situações envolvendo matriz e filiais.

Existem três tipos de importação, segundo o relator: por conta própria; por conta e ordem de terceiros, situação em que a importadora é contratada para fazer apenas o despacho aduaneiro, ela não emprega recursos nem realiza o contrato de câmbio; e por encomenda, modalidade em que os produtos são adquiridos no exterior com recursos próprios da importadora e, aqui no Brasil, revendidos para aqueles que contrataram previamente o serviço.

Na primeira e terceira hipóteses, o imposto deve ser pago no Estado onde está localizado o importador. Já na segunda modalidade - por conta e ordem de terceiros -, o Estado de quem contratou o serviço é quem pode cobrar o imposto.

"A forma não prevalece sobre o conteúdo", diz o ministro Fachin em seu voto nos embargos de declaração. "Independentemente de quem constar formalmente como estabelecimento importador (matriz ou filial), o que deve definir o destinatário final para fins de tributação é o tipo de importação e o papel jurídico e materialmente desempenhado por cada estabelecimento envolvido na operação."

Advogados afirmam que esse entendimento, se prevalecer, será o mais favorável às empresas. "A parte produtiva da empresa, na maioria das vezes, não está instalada no Estado onde ocorre o desembaraço aduaneiro, que, por vezes, têm alíquota menor do imposto. Mas nada impede que elas abram filiais nesses Estados ou se utilizem de trading companies e, assim, tenham uma carga tributária menor", afirma Danielle Rezende de Toledo, especialista na área de contencioso tributário e aduaneiro do escritório Lira Advogados.

O Espírito Santo é considerado um dos redutos das importadoras. Não só pelo seu porto, mas principalmente porque o Estado foi um dos primeiros a oferecer benefícios fiscais. Santa Catarina, pelos mesmos motivos, também é apontada pelos advogados como um importante polo.

As modalidades de importação por encomenda e por conta e ordem de terceiros estão entre as mais praticadas no país e motivaram disputas acirradas entre os Estados de origem das importadoras e os de destino das mercadorias. Com a decisão dos embargos, no STF, o processo será encerrado e o resultado sacramentado. As demais instâncias têm de seguir a orientação do Supremo Tribunal Federal.

Até o mês de maio, quando houve o julgamento do mérito, dizem advogados, havia uma série de autuações aplicadas principalmente pelos Estados de destino das mercadorias aos seus contribuintes - os clientes das importadoras localizadas em outros locais - nos casos das operações por encomenda.

As cobranças ocorriam geralmente nas situações em que a mercadoria segue do porto diretamente para o cliente, ou seja, sem antes passar pelo estabelecimento da importadora. Um dispositivo da Lei Kandir servia como base para essas autuações.

Consta no artigo 11 da norma que deve ser considerado para a cobrança do ICMS-Importação “o estabelecimento onde ocorrer a entrada física” do produto. O ministro Edson Fachin, entendeu, no entanto, ao decidir o tema, que a Lei Kandir “disse menos do que deveria” sobre o assunto e vetou a sua aplicação para as chamadas operações por encomenda.

Esse tema é tratado no artigo 155 da Constituição Federal. Fachin interpretou que deve-se levar em conta, para a cobrança do imposto, quem adquiriu a mercadoria no exterior - se a importadora ou o cliente - e não o local onde será entregue.

“O dinamismo das relações comerciais não comporta a imposição da entrada física da mercadoria no estabelecimento do adquirente importador para configurar a circulação de mercadoria”, afirma o ministro no voto dado no mês de maio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 03/11/2020

EXÉRCITO PLANEJA 3 MIL KM DE FIBRA ÓTICA PARA LIGAR AMAZÔNIA

Projeto prevê usar leito dos rios e sinal compartilhado com população

Por Andrea Jubé e Fernando Exman — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/-B2wvbrV_Og00NLOtxQrOxWyghg=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/A/H/AEV2eSQwyr8421eU8nsQ/foto03esp-101-amazon-a16.jpg](https://s2.glbimg.com/-B2wvbrV_Og00NLOtxQrOxWyghg=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/A/H/AEV2eSQwyr8421eU8nsQ/foto03esp-101-amazon-a16.jpg)

Balsa usada no lançamento de fibra ótica nos rios da Amazônia, em operação próxima a Manaus: aprendizado vai tornando atuação mais rápida e eficaz — Foto: Exército Brasileiro/Divulgação

Um ambicioso projeto conduzido pelo Exército pretende conectar as unidades da força terrestre na Amazônia por meio de uma rede de 3 mil quilômetros de cabos de fibra ótica, lançados no leito dos principais rios, para viabilizar a transmissão de dados em alta velocidade em uma região do tamanho de um continente. O sinal excedente poderá ser compartilhado com os moradores. Na região, a internet em geral é instável ou inexistente. O futuro da iniciativa, entretanto, depende de um decreto do

presidente Jair Bolsonaro, elevando o projeto ao patamar de programa de governo, para que possa ser incluído no orçamento federal.

As verbas para a continuidade do projeto são inconstantes. Neste ano, por exemplo, recursos recuperados pela Lava-Jato viabilizaram a execução de uma nova etapa: 330 quilômetros de cabos conectaram Novo Airão a Barcelos, na direção de São Gabriel da Cachoeira - uma das quatro brigadas amazônicas, a 852 quilômetros de Manaus



[https://s2.glbimg.com/UFus2k1IAWMq91lukG9ymWvJwMo=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/D/6/Et1bjyRcC2xLoGvBcF1Q/foto03esp-102-amazon-a16.jpg](https://s2.glbimg.com/UFus2k1IAWMq91lukG9ymWvJwMo=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/D/6/Et1bjyRcC2xLoGvBcF1Q/foto03esp-102-amazon-a16.jpg)

Contêineres data centers do projeto de fibra ótica para Amazônia: criação de infraestrutura deve conectar a região sem promover desmatamento — Foto: Exército Brasileiro/Divulgação

Há expectativa de que o decreto seja editado até dezembro. Se esse prazo não for observado, não será possível cumprir as próximas etapas em 2021, já que é necessário conciliar os avanços tecnológicos com o calendário dos rios. Um novo lote de cabos precisa ser lançado entre março e abril, na época da cheia. Em maio começa a vazante, que dificulta a adaptação do material ao leito dos rios.

O general de Exército Décio Luís Schons, chefe do Departamento de Ciência e Tecnologia, que abriga o projeto, ressalta o pioneirismo do projeto, comparável, eventualmente, aos primórdios do Projeto Rondon. Se o Marechal Cândido Rondon desbravou uma área inóspita e remota para instalar cabos telegráficos aéreos, a fim de integrar o território nacional, o Exército desenvolveu uma tecnologia singular de instalação de cabos subfluviais para conectar a imensidão amazônica.



[https://s2.glbimg.com/VzN2MI14I7wp1UiHuJmYXWZf5o=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/S/2/cJSCGrTWA7ixh6cXQXqQ/foto03esp-103-amazon-a16.jpg](https://s2.glbimg.com/VzN2MI14I7wp1UiHuJmYXWZf5o=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/S/2/cJSCGrTWA7ixh6cXQXqQ/foto03esp-103-amazon-a16.jpg)

O general Décio Luís Schons: dimensão semelhante ao projeto Rondon — Foto: Dênio Simões/Valor

“Diziam que era impraticável lançar cabos subfluviais porque o leito do rio é instável”, lembra Schons. O general explica que o rio Solimões tem o “temperamento variável”, com bancos de areia que mudam de lugar constantemente, até por ser um rio mais jovem, enquanto o rio Negro é mais “consolidado”. Com as dificuldades iniciais superadas, e o conhecimento aprimorado nesses seis anos, o projeto revelou-se “seguro e viável”, afirma Schons.

Ele lembra que o projeto nasceu da necessidade do Exército de viabilizar uma comunicação segura e com transmissão de dados em alta velocidade entre unidades da Força, mas acabou se transformando num exemplo “de como as atividades essenciais para a Defesa transbordam para a população civil”.

Fibra da selva

Projeto de conexão subaquática por fibra ótica na Amazônia



[https://s2.glbimg.com/nfQcOTHKI9RQXFN0BViLj16xuOA=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/p/V/zTdtE2S12ld5K0zEVJfA/arte03esp-104-amazon-a16.jpg](https://s2.glbimg.com/nfQcOTHKI9RQXFN0BViLj16xuOA=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/p/V/zTdtE2S12ld5K0zEVJfA/arte03esp-104-amazon-a16.jpg)

As brigadas de Manaus e Tefé já estão interligadas por meio de mais de 500 quilômetros de cabos. A próxima meta é conectar Manaus a São Gabriel da Cachoeira. Em seguida, os objetivos mais complexos: as unidades de Boa Vista (Roraima) e Porto Velho (Rondônia). Num horizonte mais amplo, a meta é alcançar Tabatinga, na tríplice fronteira, ponto estratégico para o combate ao narcotráfico.

O projeto é visto, inclusive, como um meio para se melhorar a presença do Estado numa região estratégica e que atrai constante atenção da comunidade internacional, além de garantir a soberania nacional e o monitoramento de áreas remotas. Segundo o Exército, a evolução

tecnológica permite que essa fibra ótica detecte movimentos considerados anormais nas águas. Isso possibilitará, por exemplo, que se perceba o deslocamento de barcos suspeitos nos rios.

O “Projeto Amazônia Conectada” (PAC) não é considerado uma iniciativa dispendiosa. Em seis anos de execução, foram R\$ 70 milhões investidos no lançamento de 1.200 quilômetros de cabos - valor equivalente a R\$ 58 por metro de cabo. Esses recursos incluem os R\$ 29,5 milhões originários da Lava-Jato, que viabilizaram a aquisição de 450 quilômetros de cabos da Noruega.

Num projeto piloto de compartilhamento de sinal, os 20 mil habitantes de Novo Airão, a 190 quilômetros de Manaus, já usufruem Wi-Fi gratuito na praça central, com internet de alta velocidade. Há 15 dias, Schons promoveu em seu gabinete em Brasília uma videoconferência entre uma equipe do Ministério da Educação (MEC) e diretores do hospital e de escolas de Novo Airão. A reunião fluiu em tempo real, sem oscilação ou interrupção do sinal.

Um dos focos do projeto é viabilizar tecnologia para levar a telemedicina não só para os militares que depois de servirem na Amazônia sempre terão “Selva!” como brado, mas também para as populações que vivem nos locais mais remotos da região. Com o recurso, o médico de um pelotão na fronteira, por exemplo, poderá discutir o diagnóstico com um profissional em Manaus ou em São Paulo. Será possível definir se o soldado doente precisa ser removido para a cidade, ou se o tratamento pode ser feito no local. Qualquer deslocamento na Amazônia é complexo: no período da seca, somente por avião.

A internet em alta velocidade, viabilizada por uma tecnologia não poluente e que não exige a derrubada de árvores, facilitará acesso à educação, e os serviços nas áreas de segurança pública e no Judiciário. Não se acredita que a tecnologia 5G atenderá a região, pois ela demandaria a instalação de torres. Com os cabos subaquáticos, entretanto, o general diz que o filho de um sargento em Cucuí, na fronteira, a 900 quilômetros de Manaus, poderá acompanhar as aulas do colégio militar da capital.

O Exército depende, entretanto, da formalização do projeto para dar prosseguimento às ações e estabelecer parcerias, inclusive públicoprivadas, com segurança legal e jurídica. No início do governo, um comitê interministerial era o gestor do programa, mas foi extinto pela Casa Civil.

No momento, a minuta do decreto encontra-se em fase final de análise pelo Ministério da Defesa. Por meio da assessoria de imprensa, o ministério informou que “entende a importância da

iniciativa”, à qual está dando a “devida atenção”. De lá, o documento seguirá para o Ministério das Comunicações, coordenador do programa.

Uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) chancelou o projeto, mas ponderou que deve ser executado pela pasta das Comunicações, pela natureza de suas atribuições. O general Schons não discorda: “A missão do Exército é conectar as suas brigadas e disponibilizar o sinal excedente para a população civil, mas não caberá ao Exército puxar o cabo até a escola”.

As metas de Schons e sua equipe são ambiciosas: depois de São Gabriel da Cachoeira, serão necessários mais 500 quilômetros de cabos até Boa Vista. Para o sul, serão mais mil quilômetros para levar a tecnologia a Porto Velho. “Não vamos de uma vez. Vamos aprendendo, e aos poucos, ficando mais eficientes, e gastando menos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 03/11/2020

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

BOOM DO AGRONEGÓCIO CAMUFLA QUEDA NA CIRCULAÇÃO DE CONTÊINERES DO PORTO DE SANTOS

Enquanto sólidos a granel, como soja, milho e açúcar, batem recordes de exportação, queda da atividade industrial afeta importações, especialmente no setor automotivo

Por Diego Garcia

O porto de Santos vem registrando queda na movimentação de cargas containerizadas em 2020 em relação ao mesmo período do ano passado. A retração, porém, não aparece nos dados gerais porque está sendo camuflada pelo boom de exportações no agronegócio, que faz o traslado de cargas sólidas a granel bater recordes todos os meses, puxados principalmente pelas exportações de açúcar, milho e soja.

De acordo com especialistas ouvidos pela Folha, a retração na circulação dos contêineres é um dos impactos econômicos da pandemia, que reduziu o nível de atividade das industriais, o consumo das famílias e, conseqüentemente, as importações via portos. Os setores que mais contribuíram para essa queda foram o automotivo e o de produtos químicos.

Segundo dados da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) enviados à Folha, a queda na movimentação ocorre desde março, quando o recuo no porto público foi de 14,9% nos contêineres de longo curso na comparação com o mesmo mês do ano anterior. Na análise de janeiro a agosto de 2020 com o mesmo período de 2019, a queda foi de 7,05%.

De acordo com a agência, o porto vem apresentando uma redução contínua em sua movimentação de contêineres no longo curso. Mesmo assim, afirma não ser possível responder se existe uma tendência de queda, e o resultado é creditado inteiramente à pandemia.

"Acreditamos que a queda observada na movimentação de cargas containerizadas no Porto de Santos responde exclusivamente a fatores conjunturais, e não a fatores estruturais de longo prazo", afirma a Antaq.

O diretor de operações da SPA (sigla em inglês para autoridade portuária de Santos), Marcelo Ribeiro, também vê o fato como circunstancial e pontual. A queda seria um efeito da economia mundial desaquecida diante do cenário pandêmico que mudou a circulação de contêineres. Não reflete, de forma alguma, a capacidade do porto de receber esse tipo de carga, afirma ele.

"É a conjuntura. Quando você pega os dados do porto em exportação e importação, vê que, normalmente, exporta 70% e importa 30% das cargas movimentadas. Mas hoje ele está fazendo 74% de exportação e 26% de importação, e isso é fruto da conjuntura", diz Ribeiro.

A SPA diz que a queda era esperada e é coerente com os efeitos da pandemia. Ao mesmo tempo, entende que os quatro primeiros meses mostraram resiliência do porto em meio à pandemia, com crescimento das exportações.

O professor Helio Halite, consultor portuário e professor da Universidade Santa Cecília de Santos, enxerga com preocupação a redução e os seus efeitos.

"A conteneurização funciona como um termômetro daquilo que agrega mais valor. A cadeia produtiva do contêiner dá mais oportunidades e gera mais empregos, produz outro tipo de crescimento. Temos que ficar preocupados com essa queda", afirma o professor.

Os mensários estatísticos da SPA mostram que, no quinto mês de 2020, pior momento da pandemia no país, foram 3,6 milhões de toneladas de cargas em contêineres, contra 3,9 milhões no mesmo período da temporada anterior, quando não existia pandemia. ?

Os dados apontam recuo na movimentação de contêineres no porto a partir do quinto mês do ano nas análises com os mesmos meses de 2019. Não havia registro desse tipo de retração anual entre meses de maio desde 2011.

Em setembro de 2020, a prévia das estatísticas da SPA indica circulação de 344 mil TEUS em contêineres, abaixo dos 386 mil do ano anterior, mas 6% acima de agosto de 2020, quando movimentou 323 mil.

Os contêineres que circulam no porto de Santos costumam transportar componentes da indústria automotiva, alimentos e bebidas, eletrônicos, brinquedos, vestuários, produtos agrícolas e fertilizantes, entre outros produtos. As origens e destinos são os mais variados países nos cinco continentes, em especial China, Estados Unidos e Europa.

Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, atribuiu a queda especialmente aos impactos sofridos pelas indústrias automobilística e química. "São dois dos principais itens de importação e sofreram na pandemia. Tem importação de contêiner cheio caindo 27% em agosto na comparação com o ano anterior", diz.

Estatísticas da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) confirmam a tese. No primeiro semestre do ano, a produção de veículos teve queda acumulada de 50,5% na comparação com os primeiros seis meses de 2019. Em abril, o tombo chegou a 99% na comparação com o mês anterior e 99,4% com relação ao mesmo mês do ano passado.

Na avaliação da Antaq, a queda observada na movimentação de cargas containerizadas está coerente com os efeitos adversos da pandemia de Covid-19 sobre o nível de atividade e consumo das famílias, especialmente no âmbito nacional. A agência apontou que o porto de Santos concentra o maior parque industrial e o maior mercado consumidor do país.

"Lembremos que o surto de Covid-19 no Brasil teve início no estado de São Paulo, o que levou o governo estadual a imediatamente adotar fortes medidas restritivas à circulação de pessoas, ao funcionamento do comércio e serviços, e exigindo cuidados redobrados no funcionamento das indústrias", disse a Antaq, em nota.

De acordo com dados do IBGE, a indústria do Brasil ainda não retomou os patamares pré-crise. Em São Paulo, maior polo industrial do país, a variação percentual acumulada no ano até agosto apresentava recuo de -11,1%.

O consultor portuário Helio Halite explica que o porto movimenta 30% dos contêineres do país, e boa parte com cargas voltadas à produção industrial de São Paulo. Com a indústria impactada pela pandemia, o complexo portuário também sofre os efeitos.

"Somos grandes importadores de peças de automóveis. Boa parte vem da China e Ásia para montagem em São Paulo", afirma o professor.

Além disso, ele apontou que o porto de Santos está suscetível à transferência de cargas para outros portos que iniciaram ou ampliaram operações com contêineres, como em Paranaguá e Santa Catarina.

"Paranaguá aumentou muito as exportações de cargas de boi, suínos e aves e deve ter roubado um pouquinho do porto de Santos. Os de Santa Catarina também. Você pode ver essa queda na movimentação de contêineres um pouco pela concorrência com Santos, que fica atenta a essa fuga de cargas e sofre com um ajuste logístico natural".

A Antaq diz que, analisando janeiro a agosto de 2020 com o mesmo período do ano passado, houve redução na movimentação de contêineres em TEUS (volume de carga containerizada) na ordem de 9,3% em todo o complexo portuário, sem incluir na conta o resultado do terminal privado da DP World.

Com o terminal privado, a queda geral no completo portuário foi de 3,58% de janeiro a agosto de 2020 comparado ao mesmo período do ano passado. Isso porque, isoladamente, a DP World teve crescimento superior a 33%, mas por causa de uma mudança de serviços de navegação, com a entrada de um novo muito maior que o anterior.

"As bases comparativas são diferentes", explica Fabio Siccherino, diretor comercial e de relações Institucionais da DP World. Siccherino afirma que o terminal percebeu uma queda mensal de 10% a 15% no volume de movimentação de contêineres. A expectativa é que só se recupere o patamar pré-crise no quesito contêineres no final de 2021.

O BTP (Brasil Terminal Portuário) faz a mesma previsão. O terminal também contabiliza queda na movimentação de contêineres e reforça que isso foi efeito da desaceleração do comércio internacional por conta da pandemia. O terminal registrou suas importações caírem 17% e atribui o recuo à retração na produção industrial, queda do consumo e alta do dólar.

Na relação com os painéis estatísticos aquaviários do volume de carga containerizada (em TEUS) exportada e importada declaradas pelas instalações portuárias do Brasil como um todo, os contêineres de exportação do país tiveram redução de 1,6%, enquanto os de importação sofreram queda de 2,7%, quedas inferiores às que são registrado em Santos.

A retração ocorre não apenas no Brasil. Um relatório da Drewry, dedicado a acompanhar a circulação mundial de contêineres, aponta retração de 8% no segundo trimestre de 2020. Porém, o resultado foi considerado melhor do que os 16% que eram projetados anteriormente?.

EXPORTAÇÕES EXPLODIRAM MESMO COM PANDEMIA

Por outro lado, o terminal privado da DP World compensou as perdas nos containerizados com alta no volume de vendas externas. Com o dólar em alta, o que favorece as exportações, o segmento de celulose elevou os negócios com a China, em particular, e com a Ásia, de um modo geral, o que favoreceu o terminal. A expectativa é que encerre o ano movimentando perto de 2 milhões de toneladas, mais do que o dobro do ano passado.

"É uma commodity que o Brasil é competitivo e cresceu absurdamente", afirma Siccherino. Ele atribui o sucesso no setor ao novo modal ferroviário do porto, que trouxe competitividade à celulose no exterior. "Fizemos um projeto para exportar esse produto e estamos recebendo 100% por ferrovia", analisou.

O efeito excepcional das exportações de matérias-primas ou produtos ligados ao agronegócio foi visto no porto como um todo. O câmbio é um fator decisivo, dizem especialistas.

Em fevereiro, a cotação do real frente ao dólar estava na faixa de R\$ 4,35, enquanto em agosto o patamar ficou em R\$ 5,46, servindo como outro importante fator inibidor das importações.

Ainda em maio de 2020, de acordo com dados da SPA, as mercadorias sólidas a granel aumentaram as exportações de 5,1 milhões para 7,4 milhões de toneladas.

A maior parte do montante veio do agronegócio. Só em grãos de soja —item que o Brasil é o maior exportador do mundo —foram 3,8 milhões de toneladas, bem mais do que as 2,5 milhões de maio de 2019. O açúcar quase dobrou a exportação, indo de 1 milhão para 1,9 milhão.

Já em agosto, o açúcar teve um aumento de 140%, indo de 1,1 milhão de toneladas em 2019 para 2,7 milhões no ano seguinte. O milho também registrou aumento, de 2,9 milhões para 3,4 milhões de toneladas. No total, os sólidos a granel aumentaram a circulação em 2 milhões de toneladas, totalizando 8,1 milhões —7 milhões apenas em exportações.

Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, apontou que essa deve ser uma tendência para os portos no país, com amplo crescimento em exportação, especialmente de matérias-primas agrícolas.

"O Brasil nisso é imbatível e vai continuar forte sempre. E pode continuar crescendo, pois pode expandir área plantada sem problema ambiental, tem espaço para isso, com uma vantagem climática muito grande. A produtividade é alta", afirma.

"Todos estão sendo afetados pelo que está acontecendo com a pandemia, é uma situação única, mas a tendência é normalização, ou por vacina ou imunidade de rebanho. Com o isolamento social cada vez menor, a economia vai ficando cada vez mais parecida a como era antes", diz.

Impulsionado pelos resultados do agro, o porto de Santos registrou movimentação de tonelage total de 110 milhões de toneladas em setembro, uma alta de 10% sobre igual período de 2019.

No BTP, as exportações continuaram bastante aquecidas mesmo em meio à pandemia, tanto que, em agosto, cresceram 2% em relação a agosto do ano passado. Em 2020 como um todo, aumentaram 35%. O terminal credita o resultado às exportações do agronegócio, como açúcar, café, algodão e proteína animal, que compensaram a queda geral das importações e também a redução no fluxo de cabotagem.

Para a sequência do ano, o BTP aponta que o cenário é de melhora no volume de importações, principalmente a partir de setembro, como reflexo da retomada das principais atividades econômicas e também a melhora nas expectativas de vendas do varejo para o fim de ano. "Além disso, as exportações de commodities continuam aquecidas, e devem encerrar o ano com um novo recorde histórico", diz.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 03/11/2020

RIO QUER LEVAR DISPUTA SOBRE ROYALTIES DO PETRÓLEO PARA MEDIAÇÃO

Julgamento sobre lei que redistribui recursos está agendado para dezembro

Por Nicola Pamplona

O governo do Rio pediu ao presidente do STF (Supremo Tribunal Federal), Luiz Fux, que leve a discussão sobre os royalties do petróleo para a Câmara de Conciliação do tribunal, em busca de acordo que evite a vigência retroativa das novas regras de distribuição dos recursos aprovadas pelo Congresso em 2012.

O julgamento de ação que questiona a constitucionalidade das mudanças está marcado para o início de dezembro, mas governo e parlamentares do estado defendem que o tema seja debatido em um processo de mediação, para evitar riscos de uma derrota que poderia acarretar perdas de até R\$ 57 bilhões, segundo cálculos da Alerj (Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro).

"Defender o Rio de Janeiro na questão dos royalties é defender o equilíbrio de país. Se o Rio de Janeiro quebrar, o país vai quebrar", afirmou o governador do Rio, Cláudio Castro (PSC) em debate sobre o tema promovido pelos jornais "O Globo" e "Valor Econômico" nesta sexta (30). "Estamos comendo a galinha dos ovos de ouro no almoço."

A nova regra de distribuição dos royalties foi aprovada na esteira da criação do contrato de partilha da produção para campos do pré-sal e reduz a fatia da receita destinada a estados produtores de 26% para 20%. Para os municípios, o corte é ainda maior, de 20% para 4%.

Na tentativa de convencer os estados não produtores, argumenta que o Rio foi prejudicado com a definição, pela Constituição Federal, de que o ICMS sobre combustíveis é cobrado no consumo e não na origem. Diz ainda que o Rio transfere à União mais recursos do que recebe de volta.

"Esse é um debate que não traduz a realidade, porque não leva em conta que a grande riqueza do petróleo já vai para todos. A grande riqueza, que é o ICMS já vai para os estados", disse Castro, no debate desta sexta. Ele afirmou que Fux, se comprometeu a levar o pedido de mediação à ministra Carmem Lúcia, relatora do processo no STF, e que espera resposta na semana que vem.

O estado já admite a mudança nas regras, mas quer que os novos termos só sejam válidos para contratos assinados a partir do início de sua vigência, conforme proposta apresentada pelo governo do Espírito Santo. O cenário ideal para o governo é que a data de início da nova regra de distribuição seja o momento de homologação do acordo e não a aprovação da lei.

Segundo o estado da Alerj, a vigência para contratos assinados a partir de 2013 reduz as perdas do Rio a R\$ 3 bilhões. No caso de vigência após o julgamento do STF, seriam R\$ 500 milhões. Nesse último cenário, ficaria de fora da mudança a parte do campo de Búzios, a maior descoberta brasileira de petróleo, que foi leiloada pelo governo em 2019.

Presidente da Frente parlamentar do Petróleo e Energias Renováveis, o deputado federal Christino Áureo (Progressistas) sugere um processo de mediação com prazo de 180 dias, com representantes de governos estaduais, do Legislativo federal e da União, além da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis).

"A lei retroage para prejudicar quem já tinha o direito. Não acho que o STF aprovaria isso, mas como é um risco que não podemos correr, defendo a discussão de um acordo que trate daqui para a frente", diz ele.

Presente ao debate, o secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, evitou adotar uma posição, dizendo que o entendimento do governo é que o caso já vem sendo tratado de forma institucional pelo STF.

Para o ex-secretário da Receita Federal Everardo Maciel, o texto da lei é ruim e não prevê um período de transição para as mudanças. "Tem que respeitar a situação real, que é como a distribuição ocorre hoje. Portanto, qualquer tipo de mudança tem que considerar de forma pragmática a situação atual e prever um modelo de transição bastante suave.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 03/11/2020



AGÊNCIA BRASIL - DF

MOURÃO DIZ QUE POLÍTICA AMBIENTAL DO PAÍS SEGUE A LEGISLAÇÃO

O Brasil conseguiu "reverter a tendência ascendente do desmatamento". A avaliação é do vice-presidente da República Hamilton Mourão, que preside o Conselho Nacional da Amazônia Legal (CNAL). Em sua opinião, o país construiu "as bases de uma política capaz de enfrentar esse desafio de maneira duradoura."

As afirmações foram feitas no discurso de abertura da 3ª reunião do CNAL, que ocorreu na tarde desta terça-feira (3) no Palácio do Itamaraty, em Brasília. Ele reconhece, no entanto, que "não

temos ainda resultados a celebrar”, mas, entre 2019 e 2020, “os dados do sistema de avisos Deter do Inpe indicam a desaceleração do desmatamento quando comparado ao ano anterior, mas a queda está abaixo da nossa meta.”

Após a reunião, em entrevista coletiva, Mourão defendeu a atuação do governo federal na questão ambiental. “Quero deixar claro que nós estamos fazendo nossa parte. O governo não está de braços cruzados.” Segundo o vice-presidente, o governo federal cumpre a lei no trato do meio ambiente. “A nossa política ambiental é de acordo com a legislação. Temos que fazer respeitar a legislação.”

EUA

Indagado sobre eventual troca de comando na Casa Branca entre republicanos e democratas, na eleição que ocorre hoje nos Estados Unidos, Mourão salientou que a relação dos dois países é de estados independentes e o governo brasileiro continuará agindo da mesma forma. “Se é [Joe] Biden ou se é [Donald] Trump, nós temos que fazer o certo porque esse é o nosso dever como governo do Brasil. Fazer com que a lei seja obedecida.”

“Não somos o vilão”

Hamilton Mourão salientou que o Brasil é responsável “pela emissão de 3% de CO² no mundo”, e que o país tem matriz energética limpa e renovável e mantém 64% do território preservado e na Amazônia esse percentual é de 84%.

“Nós não somos o vilão. Temos um problema relativo à proteção e preservação da nossa floresta. Ok. Mas os outros países também têm muita coisa ainda a ser cumprida”, disse fazendo referência ao cumprimento do Acordo de Paris, que os Estados Unidos se retiraram em junho de 2017.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 03/11/2020

BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 5,47 BI EM OUTUBRO

Resultado é o segundo melhor para o mês desde 1989

Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília



https://imagens.ebc.com.br/QIKuAtlfJBeFEHkFPhtq2e2nfMg=/1170x700/smart/https://agenciabrasil.ebc.com.br/sites/default/files/thumbnails/image/agenciabrasil260712_abr9917.jpg?itok=TpfHjTg0

Atracação de navios no Caís do Porto do Rio de Janeiro, guindaste, container.

© *Arquivo/26.07.2012/Tânia Rêgo/Agência Brasil*

A queda nas importações acompanhada da estabilidade nas exportações fez a balança comercial registrar o segundo maior superávit para meses de outubro.

No mês passado, o país exportou US\$ 5,473 bilhões a mais do que importou, divulgou há pouco o Ministério da Economia.

O resultado só perde para outubro de 2018, quando a balança comercial tinha registrado superávit de US\$ 5,792 bilhões. No mês passado, o país vendeu US\$ 17,855 bilhões para o exterior, com leve alta de 0,3% pelo critério da média diária em relação ao mesmo mês do ano passado. As importações, no entanto, caíram, somando US\$ 12,383 bilhões, redução de 20% também pela média diária.

Com o resultado do mês passado, a balança comercial acumula superávit de US\$ 47,662 bilhões de janeiro a outubro. Esse é o segundo melhor resultado da série histórica para o período, perdendo para janeiro a outubro de 2017 (superávit de US\$ 58,451 bilhões).

No acumulado de 2020, as exportações somam US\$ 174,379 bilhões, retração de 6,5% na comparação com o mesmo período de 2019 pela média diária. As importações totalizam US\$ 126,717 bilhões, recuo de 14,7% pelo mesmo critério.

A maior parte da alta do saldo em outubro é explicada pela queda da importação da indústria de transformação, que recuou US\$ 140,67 milhões pela média diária em relação ao mesmo mês do ano passado, e da indústria extrativa, cujas compras do exterior encolheram US\$ 15,16 milhões.

Do lado das exportações, o fim da safra de grãos fez as exportações da agropecuária caírem US\$ 36,93 milhões pela média diária em relação a outubro do ano passado. Em contrapartida, as vendas da indústria extrativa subiram US\$ 14,89 milhões, e as exportações da indústria de transformação, que acumulavam uma longa sequência de quedas, subiram US\$ 23,38 milhões na mesma comparação.

Categorias

Entre os produtos que puxaram a queda das exportações agropecuárias em outubro, os destaques foram a soja, cujo valor vendido recuou US\$ 37,31 milhões no critério da média diária em relação ao mesmo mês do ano passado, e o algodão bruto, com retração de US\$ 2,91 milhões na mesma comparação. As vendas de café não torrado, porém, saltaram US\$ 5,14 milhões pela média diária no último mês.

Na indústria extrativa, subiram as exportações de minério de ferro, com alta de US\$ 43,52 milhões em relação a outubro do ano passado pela média diária, motivadas tanto pelo aumento de mais de 40% da demanda como pela alta no preço internacional.

As exportações de óleos brutos de petróleo, no entanto, continuam a cair e encerraram o mês passado com queda de US\$ 29,6 milhões. Nesse caso, a queda deve-se tanto à queda do preço internacional como do volume de demanda por causa da pandemia da covid-19.

Na indústria de transformação, a alta decorreu de produtos considerados semimanufaturados até o fim do ano passado, mas que passaram a ser classificados como industrializados em respeito às normas internacionais. O aumento nas exportações foi puxado pelo açúcar e pelos melaços, com alta de US\$ 35,36 milhões pela média diária, pelo ouro (+US\$ 8,31 milhões).

O principal produto manufaturado que influenciou a alta foram as aeronaves e seus componentes, com aumento de US\$ 4,93 milhões em relação a outubro do ano passado pela média diária. Depois de meses em queda por causa da crise econômica na Argentina, as exportações de veículos de passageiros subiram US\$ 3,21 milhões na mesma comparação.

Meta anual

Depois de o saldo da balança comercial ter encerrado 2019 em US\$ 48,035 bilhões, o segundo maior resultado positivo da história, o mercado estima menor volume de comércio em 2020, por causa da pandemia do novo coronavírus. No entanto, a retração das importações em ritmo maior que a das exportações elevou as projeções de saldo.

Segundo o boletim Focus, pesquisa semanal com instituições financeiras divulgada pelo Banco Central, os analistas de mercado preveem superávit de US\$ 58,7 bilhões para este ano. O Ministério da Economia atualizou a estimativa de saldo positivo para US\$ 55 bilhões, com leve queda em relação à estimativa de US\$ 55,4 bilhões divulgada em julho.

Matéria alterada às 16h26 para correção no título

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 03/11/2020

DIÁRIO DO LITORAL

DIÁRIO DO LITORAL - SP

PORTO DE SANTOS: BOOM DO AGRONEGÓCIO CAMUFLA QUEDA NA CIRCULAÇÃO DE CONTÊINERES

De acordo com especialistas, a retração na circulação dos contêineres é um dos impactos econômicos da pandemia

Por Folhapress



<https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn/noticia/2020/11/porto-de-santos-div.jpg>

O porto de Santos vem registrando queda na movimentação de cargas containerizadas em 2020

Foto: Divulgação

O porto de Santos vem registrando queda na movimentação de cargas containerizadas em 2020 em relação ao mesmo período do ano passado. A retração, porém, não aparece nos dados gerais porque está sendo camuflada pelo boom de exportações no agronegócio, que faz o traslado de cargas sólidas a granel bater

recordes todos os meses, puxados principalmente pelas exportações de açúcar, milho e soja.

De acordo com especialistas, a retração na circulação dos contêineres é um dos impactos econômicos da pandemia, que reduziu o nível de atividade das industriais, o consumo das famílias e, conseqüentemente, as importações via portos. Os setores que mais contribuíram para essa queda foram o automotivo e o de produtos químicos.

Segundo dados da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) enviados à Folha, a queda na movimentação ocorre desde março, quando o recuo no porto público foi de 14,9% nos contêineres de longo curso na comparação com o mesmo mês do ano anterior. Na análise de janeiro a agosto de 2020 com o mesmo período de 2019, a queda foi de 7,05%.

De acordo com a agência, o porto vem apresentando uma redução contínua em sua movimentação de contêineres no longo curso. Mesmo assim, afirma não ser possível responder se existe uma tendência de queda, e o resultado é creditado inteiramente à pandemia.

"Acreditamos que a queda observada na movimentação de cargas containerizadas no Porto de Santos responde exclusivamente a fatores conjunturais, e não a fatores estruturais de longo prazo", afirma a Antaq.

O diretor de operações da SPA (sigla em inglês para autoridade portuária de Santos), Marcelo Ribeiro, também vê o fato como circunstancial e pontual. A queda seria um efeito da economia mundial desaquecida diante do cenário pandêmico que mudou a circulação de contêineres. Não reflete, de forma alguma, a capacidade do porto de receber esse tipo de carga, afirma ele.

"É a conjuntura. Quando você pega os dados do porto em exportação e importação, vê que, normalmente, exporta 70% e importa 30% das cargas movimentadas. Mas hoje ele está fazendo 74% de exportação e 26% de importação, e isso é fruto da conjuntura", diz Ribeiro.

A SPA diz que a queda era esperada e é coerente com os efeitos da pandemia. Ao mesmo tempo, entende que os quatro primeiros meses mostraram resiliência do porto em meio à pandemia, com crescimento das exportações.

O professor Helio Halite, consultor portuário e professor da Universidade Santa Cecília de Santos, enxerga com preocupação a redução e os seus efeitos.

"A conteneurização funciona como um termômetro daquilo que agrega mais valor. A cadeia produtiva do contêiner dá mais oportunidades e gera mais empregos, produz outro tipo de crescimento. Temos que ficar preocupados com essa queda", afirma o professor.

Os mensários estatísticos da SPA mostram que, no quinto mês de 2020, pior momento da pandemia no país, foram 3,6 milhões de toneladas de cargas em contêineres, contra 3,9 milhões no mesmo período da temporada anterior, quando não existia pandemia.

Os dados apontam recuo na movimentação de contêineres no porto a partir do quinto mês do ano nas análises com os mesmos meses de 2019. Não havia registro desse tipo de retração anual entre meses de maio desde 2011.

Em setembro de 2020, a prévia das estatísticas da SPA indica circulação de 344 mil TEUS em contêineres, abaixo dos 386 mil do ano anterior, mas 6% acima de agosto de 2020, quando movimentou 323 mil.

Os contêineres que circulam no porto de Santos costumam transportar componentes da indústria automotiva, alimentos e bebidas, eletrônicos, brinquedos, vestuários, produtos agrícolas e fertilizantes, entre outros produtos. As origens e destinos são os mais variados países nos cinco continentes, em especial China, Estados Unidos e Europa.

Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, atribuiu a queda especialmente aos impactos sofridos pelas indústrias automobilística e química. "São dois dos principais itens de importação e sofreram na pandemia. Tem importação de contêiner cheio caindo 27% em agosto na comparação com o ano anterior", diz.

Estatísticas da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) confirmam a tese. No primeiro semestre do ano, a produção de veículos teve queda acumulada de 50,5% na comparação com os primeiros seis meses de 2019. Em abril, o tombo chegou a 99% na comparação com o mês anterior e 99,4% com relação ao mesmo mês do ano passado.

Na avaliação da Antaq, a queda observada na movimentação de cargas containerizadas está coerente com os efeitos adversos da pandemia de Covid-19 sobre o nível de atividade e consumo das famílias, especialmente no âmbito nacional. A agência apontou que o porto de Santos concentra o maior parque industrial e o maior mercado consumidor do país.

"Lembremos que o surto de Covid-19 no Brasil teve início no estado de São Paulo, o que levou o governo estadual a imediatamente adotar fortes medidas restritivas à circulação de pessoas, ao funcionamento do comércio e serviços, e exigindo cuidados redobrados no funcionamento das indústrias", disse a Antaq, em nota.

De acordo com dados do IBGE, a indústria do Brasil ainda não retomou os patamares pré-crise. Em São Paulo, maior polo industrial do país, a variação percentual acumulada no ano até agosto apresentava recuo de -11,1%.

O consultor portuário Helio Halite explica que o porto movimenta 30% dos contêineres do país, e boa parte com cargas voltadas à produção industrial de São Paulo. Com a indústria impactada pela pandemia, o complexo portuário também sofre os efeitos.

"Somos grandes importadores de peças de automóveis. Boa parte vem da China e Ásia para montagem em São Paulo", afirma o professor.

Além disso, ele apontou que o porto de Santos está suscetível à transferência de cargas para outros portos que iniciaram ou ampliaram operações com contêineres, como em Paranaguá e Santa Catarina.

"Paranaguá aumentou muito as exportações de cargas de boi, suínos e aves e deve ter roubado um pouquinho do porto de Santos. Os de Santa Catarina também. Você pode ver essa queda na

movimentação de contêineres um pouco pela concorrência com Santos, que fica atenta a essa fuga de cargas e sofre com um ajuste logístico natural".

A Antaq diz que, analisando janeiro a agosto de 2020 com o mesmo período do ano passado, houve redução na movimentação de contêineres em TEUS (volume de carga containerizada) na ordem de 9,3% em todo o complexo portuário, sem incluir na conta o resultado do terminal privado da DP World.

Com o terminal privado, a queda geral no completo portuário foi de 3,58% de janeiro a agosto de 2020 comparado ao mesmo período do ano passado. Isso porque, isoladamente, a DP World teve crescimento superior a 33%, mas por causa de uma mudança de serviços de navegação, com a entrada de um novo muito maior que o anterior.

"As bases comparativas são diferentes", explica Fabio Siccherino, diretor comercial e de relações Institucionais da DP World. Siccherino afirma que o terminal percebeu uma queda mensal de 10% a 15% no volume de movimentação de contêineres. A expectativa é que só se recupere o patamar pré-crise no quesito contêineres no final de 2021.

O BTP (Brasil Terminal Portuário) faz a mesma previsão. O terminal também contabiliza queda na movimentação de contêineres e reforça que isso foi efeito da desaceleração do comércio internacional por conta da pandemia. O terminal registrou suas importações caírem 17% e atribui o recuo à retração na produção industrial, queda do consumo e alta do dólar.

Na relação com os painéis estatísticos aquaviários do volume de carga containerizada (em TEUS) exportada e importada declaradas pelas instalações portuárias do Brasil como um todo, os contêineres de exportação do país tiveram redução de 1,6%, enquanto os de importação sofreram queda de 2,7%, quedas inferiores às que são registrado em Santos.

A retração ocorre não apenas no Brasil. Um relatório da Drewry, dedicado a acompanhar a circulação mundial de contêineres, aponta retração de 8% no segundo trimestre de 2020. Porém, o resultado foi considerado melhor do que os 16% que eram projetados anteriormente.

Exportações explodiram mesmo com pandemia Por outro lado, o terminal privado da DP World compensou as perdas nos containerizados com alta no volume de vendas externas. Com o dólar em alto, o que favorece as exportações, o segmento de celulose elevou os negócios com a China, em particular, e com a Ásia, de um modo geral, o que favoreceu o terminal. A expectativa é que encerre o ano movimentando perto de 2 milhões de toneladas, mais do que o dobro do ano passado.

"É uma commodity que o Brasil é competitivo e cresceu absurdamente", afirma Siccherino. Ele atribui o sucesso no setor ao novo modal ferroviário do porto, que trouxe competitividade à celulose no exterior. "Fizemos um projeto para exportar esse produto e estamos recebendo 100% por rodovia", analisou.

O efeito excepcional das exportações de matérias-primas ou produtos ligados ao agronegócio foi visto no porto como um todo. O câmbio é um fator decisivo, dizem especialistas.

Em fevereiro, a cotação do real frente ao dólar estava na faixa de R\$ 4,35, enquanto em agosto o patamar ficou em R\$ 5,46, servindo como outro importante fator inibidor das importações.

Ainda em maio de 2020, de acordo com dados da SPA, as mercadorias sólidas a granel aumentaram as exportações de 5,1 milhões para 7,4 milhões de toneladas.

A maior parte do montante veio do agronegócio. Só em grãos de soja -item que o Brasil é o maior exportador do mundo -foram 3,8 milhões de toneladas, bem mais do que as 2,5 milhões de maio de 2019. O açúcar quase dobrou a exportação, indo de 1 milhão para 1,9 milhão.

Já em agosto, o açúcar teve um aumento de 140%, indo de 1,1 milhão de toneladas em 2019 para 2,7 milhões no ano seguinte. O milho também registrou aumento, de 2,9 milhões para 3,4 milhões

de toneladas. No total, os sólidos a granel aumentaram a circulação em 2 milhões de toneladas, totalizando 8,1 milhões –7 milhões apenas em exportações.

Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, apontou que essa deve ser uma tendência para os portos no país, com amplo crescimento em exportação, especialmente de matérias-primas agrícolas.

"O Brasil nisso é imbatível e vai continuar forte sempre. E pode continuar crescendo, pois pode expandir área plantada sem problema ambiental, tem espaço para isso, com uma vantagem climática muito grande. A produtividade é alta", afirma.

"Todos estão sendo afetados pelo que está acontecendo com a pandemia, é uma situação única, mas a tendência é normalização, ou por vacina ou imunidade de rebanho. Com o isolamento social cada vez menor, a economia vai ficando cada vez mais parecida a como era antes", diz.

Impulsionado pelos resultados do agro, o porto de Santos registrou movimentação de tonelagem total de 110 milhões de toneladas em setembro, uma alta de 10% sobre igual período de 2019.

No BTP, as exportações continuaram bastante aquecidas mesmo em meio à pandemia, tanto que, em agosto, cresceram 2% em relação a agosto do ano passado. Em 2020 como um todo, aumentaram 35%. O terminal credita o resultado às exportações do agronegócio, como açúcar, café, algodão e proteína animal, que compensaram a queda geral das importações e também a redução no fluxo de cabotagem.

Para a sequência do ano, o BTP aponta que o cenário é de melhora no volume de importações, principalmente a partir de setembro, como reflexo da retomada das principais atividades econômicas e também a melhora nas expectativas de vendas do varejo para o fim de ano. "Além disso, as exportações de commodities continuam aquecidas, e devem encerrar o ano com um novo recorde histórico", diz.

Fonte: Diário do Litoral - SP

Data : 03/11/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PRIMEIRO SISTEMA DEFINITIVO DE PRODUÇÃO DO PRÉ-SAL COMPLETA 10 ANOS DE OPERAÇÃO

Da Redação OFFSHORE 03/11/2020 - 19:50

No período, a produção acumulada operada pela Petrobras no Piloto de Tupi totalizou 338 milhões de barris de óleo equivalente

O Piloto de Tupi, primeiro sistema definitivo de produção do pré-sal da Bacia de Santos, completou em outubro dez anos de operação. Com sua plataforma ancorada em profundidade de água de 2.149 metros, o sistema tem capacidade para produzir, por dia, até 100 mil barris de óleo e processar até cinco milhões de metros cúbicos de gás, através de seis poços produtores, um poço injetor de gás e três poços injetores de água.

Tupi é atualmente o maior campo produtor de petróleo em águas profundas do mundo. Nesses dez anos, a produção acumulada operada pela Petrobras no Piloto de Tupi foi de 264 milhões de barris de petróleo e de 11,8 bilhões de m³ de gás, totalizando 338 milhões de barris de óleo equivalente de petróleo e gás.

O poço 3-RJS-646 opera neste sistema praticamente desde o início e apresenta a maior produção acumulada entre os poços operados pela companhia, de cerca de 90 milhões de barris de óleo equivalente. Atualmente ainda produz, aproximadamente, 20 mil barris por dia. Três dos 20 poços com maior produção acumulada da Petrobras produzem para este sistema.

O sistema de produção do Piloto de Tupi foi responsável pela coleta de informações técnicas fundamentais para o desenvolvimento das grandes acumulações de petróleo descobertas no pré-sal da Bacia de Santos. Nesse primeiro sistema, foram implantadas grande parte das tecnologias que tornaram possível a produção nas condições desafiadoras do pré-sal e hoje representam um importante legado para a indústria do petróleo. Essas tecnologias garantiram à Petrobras o prêmio da Offshore Technology Conference (OTC), em 2015.

O campo de Tupi está predominantemente localizado na concessão BM-S-11, operada pela Petrobras (65%), em parceria com a Shell Brasil Petróleo Ltda (25%) e a Petrogal Brasil S.A.(10%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2020

ÚNICA EMPRESA QUALIFICADA PARA LEILÃO DO EX-NAE SÃO PAULO DESISTIU NA VÉSPERA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 03/11/2020 - 21:04



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201103-porta-avioes-sao-paulo-arquivo-divulgacao-marinha.jpg>

Arquivo/Divulgação MB

Representante brasileira informou que empresa, que faria desmantelamento de casco do antigo porta-aviões em estaleiro turco, não apresentou justificativa da desistência.

alienação do casco do antigo porta-aviões São Paulo, desistiu de participar do processo às vésperas do certame, que terminou sem ofertas na semana passada. A TP Shipping Brasil, representante da Mediterranean nessa concorrência, informou que a empresa não apresentou justificativa da desistência.

A Mediterranean Ships Breaking, única empresa qualificada para o leilão de

"A empresa representada (Mediterranean), as vésperas da data do leilão, para surpresa da sua representante (TP Shipping Brasil), apresentaram à Emgepron sua desistência de participar do leilão, sem apresentar justificativa", informou a TP Shipping à Portos e Navios.

A TP Shipping Brasil salientou que encaminhou corretamente à Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) todas as documentações exigidas no edital. A TP acrescentou que a proposta previa o serviço de desmantelamento do antigo porta-aviões, descontinuado pela Marinha em fevereiro de 2017, no estaleiro Leyal, da Turquia, que é certificado pela Comissão Europeia.

A empresa brasileira acredita que, possivelmente, o preço do casco não tenha sido o motivo da desistência da representada. O preço mínimo de venda do casco do antigo navio aeródromo estipulado no edital era de R\$ 5,3 milhões. Um novo processo licitatório será realizado, conforme previsto em lei. A data do novo certame não foi divulgada até o momento. Oito empresas concorreram na primeira etapa. No entanto, segundo a comissão de licitação, apenas a TP Shipping havia cumprido integralmente as exigências do edital. O leilão de alienação do casco do antigo porta-aviões teve edital lançado em setembro do ano passado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2020

SEGUNDA ONDA DA PANDEMIA NA EUROPA JÁ AFETOU EXPORTAÇÕES DA PETROBRAS

Por Dérika Virgulino ECONOMIA 03/11/2020 - 20:12



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200520-plataforma-p-57-campo-de-jubarte-es.jpg>

Arquivo

Apesar disso, empresa afirmou que vem acompanhando a situação, mas que no momento isso não está sendo uma preocupação.

Embora países da Europa tenham aumentado a participação das exportações de petróleo da Petrobras no terceiro trimestre deste ano, a nova onda da pandemia do novo coronavírus (Covid-19) que vem assolando aqueles países já vem

sendo sentida pela estatal. De acordo com o diretor de comercialização e logística da empresa, André Chiarini, houve um “pequeno” enfraquecimento no interesse dos clientes europeus em curto prazo. A informação foi dada durante coletiva de imprensa sobre o balanço financeiro da empresa no terceiro trimestre deste ano, realizada na última semana.

Chiarini afirmou, porém, que a participação das vendas para a Europa equivale a 13% das exportações de petróleo da empresa. Além disso, a diversificação de clientes ocorrida no terceiro trimestre de 2020 foi principalmente em função da retomada da economia na Europa após o fim da primeira onda da doença, e pelo interesse desses clientes nos óleos produzidos pelo Campo de Búzios.

“Vamos acompanhar a situação, mas não diria que essa seja uma preocupação no momento”, destacou Chiarini. Ele afirmou ainda que a China continue, por outro lado, com uma demanda muito forte. Além disso, a chegada do ano novo chinês já trouxe uma série de demandas para a empresa neste quarto trimestre.

Ele garantiu ainda que a nova onda da Covid-19 na Europa não irá impactar a produção de petróleo e gás no país. Segundo ele, a empresa tem como reposicionar a produção em outros mercados. A situação de estoque da empresa também está bastante controlada. “Estamos com estoques bem mais baixos até que a primeira fase em abril”, frisou.

Durante a coletiva, o presidente da companhia, Roberto Castello Branco também afirmou que a empresa não chegou a acumular estoques ao longo do período de pandemia. Segundo ele, a empresa alcançou resultado positivo no terceiro trimestre do “graças a maior integração entre a produção, refino, transporte, administração dos estoques e comercialização”, disse o presidente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2020

PORTO DE IMBITUBA CONSOLIDA EMBARQUES DE MINÉRIO DE FERRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/11/2020 - 19:49



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201103-embarque-minerio-porto-de-imituba.jpg>

Foi concluído esta semana no Cais 3 do Porto de Imbituba (SC) o embarque piloto de um projeto de exportação de minério de ferro que chega para se estabelecer no portfólio de cargas atendidas pelo complexo portuário. A projeção é de movimentar 400 mil toneladas nos próximos cinco meses.

A operação inaugural de 41,4 mil toneladas foi realizada no navio "Nordic Stavanger" no último domingo (1) com destino ao Porto de Ijmuden, na Holanda. Com cerca de 190 metros de

comprimento, a embarcação zarpou com 4 porões carregados de minério. A operação portuária esteve a cargo da ILP e o navio foi agenciado pela Orion.

Para o gerente comercial da autoridade portuária, Rui Roberti, trata-se de uma grande conquista para o Porto de Imbituba. “Representa a diversificação das cargas, em sintonia com as diretrizes de exploração dos portos. Sedimentando-se a carga, trataremos de estabilizá-la por meio de um arrendamento de longo prazo”, destaca Roberti.

A atração dessa nova carga já repercute na qualificação da estrutura do porto. A Sul Norte Logística, operadora portuária, está concluindo um armazém de lona de 6.400 m² e construirá mais dois módulos 5.600 m² na retaguarda do Cais 3, especificamente para atender essa carga. A área ainda permite a expansão do projeto, caso necessário. Segundo Juliano Franco, gerente Administrativo da empresa, esta oportunidade de mercado tem um importante impacto social local na geração de empregos, com o aumento inicial de 20% no quadro de funcionários, apenas da Sul Norte, podendo abrir ainda mais vagas, dependendo do aumento de volume movimentado.

A carga agora embarcada via Porto de Imbituba tem origem em Corumbá, Mato Grosso do Sul, e chega pelo modal rodoviário. Antes o minério era escoado por hidrovia para a Argentina e Uruguai e depois seguia para a Europa por navegação marítima. Para o diretor-presidente do Porto de Imbituba, Luís Antonio Braga Martins, “a transferência logística de uma operação dessa magnitude de outros países para o Brasil impacta positivamente no desenvolvimento do próprio país, mantém os negócios e a renda no âmbito interno, beneficia diversas famílias com emprego e fomenta as empresas”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2020

SEDE DA CDRJ SERÁ TRANSFERIDA PARA O PORTO DO RIO DE JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 03/11/2020 - 19:47



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201103-pier-maua-foto-guto-nunes.jpg>

Estudo da reforma do prédio está em andamento e a mudança deve ocorrer até julho de 2021

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) contratou um estudo de adequação do prédio administrativo do Porto do Rio de Janeiro, na Praça Mauá, para comportar a transferência dos empregados da sede da companhia, atualmente localizada na Rua Acre. O projeto básico deve ser concluído em até 90 dias e, em seguida, será

realizada outra licitação para a execução da obra. A mudança está prevista para acontecer até julho de 2021.

O prédio a ser reformado, onde já trabalham mais de 100 pessoas, receberá aproximadamente outras 300, totalizando mais de 400 empregados no mesmo local. Para o presidente da CDRJ, Francisco Laranjeira, a transferência da sede para o porto será benéfica. “A mudança vai integrar a rotina administrativa da companhia e facilitar a interação entre os profissionais das áreas administrativas e das áreas operacionais. E certamente essa aproximação vai aumentar ainda mais a eficiência e o dinamismo dos setores”, disse.

O superintendente de Engenharia da CDRJ, Roberto Catalão, que coordena o projeto, explicou que o estudo do chamado ‘retrofit’ visa melhorar as antigas instalações, modernizando o espaço, corrigindo problemas e tornando-o mais seguro e confortável para os empregados. “Devemos optar pelo estilo ‘open office’, mas com os setores separados por divisórias de vidro, evitando a expansão de ruído entre as áreas”, revelou Catalão.

Ainda segundo informações do superintendente, a reforma será geral e contemplará os três andares do prédio, mantendo apenas o atual auditório. “Haverá troca de piso, forro e revestimentos e teremos um grupo de banheiros e copa por andar”, detalhou Catalão. “Além disso, visando buscar maior eficiência em termos de sustentabilidade, serão adotados o sistema de refrigeração Inverter, a iluminação de LED e equipamentos de redução de consumo de água”, completou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2020

ENAUTA AFIRMA QUE AVALIARÁ DEVOUÇÃO DO CAMPO DE ATLANTA APÓS SÓCIA DEIXAR ATIVO

Da Redação OFFSHORE 03/11/2020 - 19:26



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191029-decio-oddone-foto-agencia-brasil-tomaz-silva.jpg>

A petroleira Enauta disse que a Barra Energia, sócia da empresa no Campo de Atlanta, enviou notificação em que informa sua “decisão de saída irrevogável” do ativo, segundo fato relevante divulgado pela companhia nesta terça-feira.

Com isso, a Enauta agora pretende acelerar estudos para decidir sobre o destino do Bloco BS-4, onde fica o campo, que poderá ser devolvido, acrescentou a empresa.

“A companhia avaliará até o dia 28 de novembro de 2020 se assumirá a participação da Barra Energia no campo ou procederá ao abandono conjunto”, afirmou, no comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

“Uma eventual devolução conjunta do campo não ocorreria de imediato. O Sistema de Produção Antecipada continuaria operando enquanto fosse viável economicamente. O abandono definitivo somente ocorreria após a conclusão dos trâmites necessários junto aos órgãos competentes”, explicou a Enauta.

A petroleira detém 50% do Campo de Atlanta, no qual é operadora, mesmo percentual detido pela Barra Energia.

O CEO da Enauta, Décio Oddone, disse em nota que a empresa “já vinha revisando o projeto” de Atlanta “com o objetivo de torná-lo mais robusto e resiliente aos novos cenários de preços de petróleo”.

“Com a notificação da Barra Energia, esse estudo será acelerado e embasará a decisão da companhia”, afirmou ele.

O Campo de Atlanta, no Bloco BS-4, na Bacia de Santos, fica a 185 quilômetros da costa brasileira. O primeiro óleo do campo foi produzido em maio de 2018.

Em 2019, Atlanta teve produção média mensal de 19 mil barris de óleo por dia (kbopd), considerando os três poços produtores equipados com árvores de natal molhadas e bombas centrífugas submersas submarinas, ainda segundo as informações da empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2020

IÇAMENTOS DEMANDARÃO PLANEJAMENTO E ALTOS CUSTOS EM DESCOMISSIONAMENTOS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 03/11/2020 - 19:11



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201103-navio-guindaste-versabar-divulgacao.jpg>
Navio-guindaste (Divulgação Versabar)

Um dos desafios para atividade no Brasil é disponibilidade de navios-guindaste que operam em outros mercados. Custos das diárias dessas embarcações com 3.000 a 5000 toneladas são da ordem de US\$ 500 mil, estima especialista.

Os projetos de descomissionamento de plataformas fixas no Brasil vão demandar planejamento, organização e altos custos na contratação de navios-guindaste no exterior para içamento de partes das plataformas como jaquetas e topsides. Mercados como o Mar do Norte e Golfo do México, que já passaram pelo descomissionamento de campos maduros, possuem embarcações desse tipo dedicadas. Um dos desafios para a atividade no Brasil será garantir a disponibilidade dessas embarcações, já que existem navios-guindaste comprometidos com serviços nessas outras regiões nos próximos anos. O engenheiro Leonardo Roncetti, diretor da TechCon Engenharia e Consultoria, observa que o país também pode contar com içamento heavy-lift convencional e, dependendo do tamanho da plataforma, com içamento único ou em várias partes.

“Estamos propondo fazer projeto de içamento com todas simulações dinâmicas para se avaliar o comportamento dessas várias peças que serão içadas. Essas simulações permitem avaliar esforços e verificar com segurança os equipamentos pretendidos”, contou o engenheiro, na última semana, durante o 28º Congresso Internacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore, organizado pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena). Na ocasião, ele acrescentou que está sendo desenvolvido um banco de dados de navios heavy-lift que terá previsões de custo e disponibilidade para que possam ser empregados em descomissionamentos no Brasil.

As diárias de navios-guindaste variam em função do tipo de embarcação. Um navio heavy-lift de 3.000 a 5000 toneladas tem diárias partir de US\$ 500 mil, enquanto embarcações maiores podem custar milhões de dólares por dia. Roncetti ressaltou que, muitas vezes, os navios são contratados por projeto, o que pode consolidar os custos. A Allseas, por exemplo, foi responsável por diversas atividades de içamento de jaqueta utilizando um navio-guindaste no Mar do Norte. Além do içamento, a empresa tratou da preparação e corte para plataforma da Shell.

O Pioneering Spirit, da Allseas, é considerado o maior navio de construção do mundo. Lançada em 2016, a embarcação possui casco de 382m por 124m e slot (parte aberta na proa) com 122m de comprimento, 59m de largura. O navio, utilizado para descomissionamento no campo de Brent operado pela Shell no Mar do Norte, tem 16 vigas de içamento com capacidade para 48 mil toneladas, capacidade para içar jaquetas 20 mil toneladas e guindaste principal para uso geral de cinco mil toneladas. O descomissionamento da plataforma Bravo fez um içamento único de 25 mil toneladas, ficando atrás do içamento de montagem de um topside de 26 mil toneladas no campo de Johan Sverdrup, operado pela Equinor. Na próxima fase, haverá instalação de topside de 27 mil toneladas em içamento único. O navio desloca um milhão de toneladas e consegue operar em condições desfavoráveis, com alturas de ondas de até 3,5 metros.

Lançada em 2010, navio-guindaste Versabar VB-10.000 é apontado como o maior em capacidade de guindaste fabricado nos Estados Unidos até hoje. O navio de bandeira norte-americana tem capacidade de içamento 6.800 toneladas no ar. Nos içamentos submarinos, a capacidade é de 5.700t até 210m e 500t até 2.136m. Construída tipo catamarã, com dois cascos, a embarcação foi desenvolvida inicialmente para resgatar e descomissionar plataformas naufragadas ou danificadas por causa dos furacões no Golfo do México, sucedendo modelo anterior que tinha capacidade menor.

A vantagem dessa embarcação é que os quatro moitões principais funcionando independentes e monitorados permitem controlar posição de centro de gravidade, nivelamento dessa carga. Roncetti acredita que, no descomissionamento, sempre haverá incerteza quanto ao centro de gravidade devido às variações do centro de gravidade. Ele acrescentou que essas capacidades podem ser aumentadas se os cabos de aço forem substituídos por cabos de fibra de alto módulo (HNTE, por exemplo), alcançando maiores pesos em maiores profundidades. O Versabar consegue içar até 55m em relação ao nível da água (altura máxima dos ganchos). A embarcação tem moonpool aberta com largura de 49m entre os cascos, que têm 91m x 22m cada. A embarcação é equipada com sistema DP3 com oito thrusters azimutais. O navio especial é utilizado para montagem e principalmente para descomissionamento de plataformas.

O navio opera exclusivamente no Golfo do México, onde já fez centenas de içamentos de montagem e descomissionamento. O equipamento é considerado versátil, por poder ser adaptado para lançamento de risers ou manutenções diversos. Recentemente, 50% da produção do Golfo México chegou a ser paralisada por causa da evacuação causada por uma tempestade tropical. O navio foi utilizado para resgate de um topside com 2.900 toneladas. As garras acessórias permitem fazer conexão ao topside ou jaqueta de maneira definida previamente 100 pontos de içamento definidos antecipadamente. Elas podem ser usadas para fazer içamento monitoradas por ROV. Além disso, são instaladas 'unhas' nessas garras que perfuram estrutura metálica, permitindo o içamento no fundo sem auxílio de mergulhadores.

A embarcação Heerema Sleipnir, maior navio-guindaste do mundo fará a remoção de jaqueta na mesma plataforma. O navio, lançado em 2019, tem capacidade de içamento em cada lança de 10 mil toneladas a raio de até 48m. O gancho principal consegue atingir 135m acima do nível do mar. A capacidade de içamento submarino atinge até 1000 t a 1.000m de profundidade e 240t até 3.000m. "Falamos de grandezas que, com esses equipamentos no estado da arte, consegue-se viabilizar esse tipo de operação com riscos bem menores nessas operações de içamento. Apesar de ter custo maior de mobilização e de diária passará menos tempo realizando operação", analisou Roncetti.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2020

INDICADOR IPEA APONTA ALTA DE 2,2% NOS INVESTIMENTOS EM AGOSTO

Da Redação ECONOMIA 03/11/2020 - 19:47

Construção civil segue avançando, com crescimento de 16,6% no trimestre móvel

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada divulgou, nesta terça-feira (03), o Indicador Ipea Mensal de Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) referente ao mês de agosto, que registrou um aumento de 2,2% frente a julho deste ano. Na comparação com agosto de 2019, houve queda de 2,2%.

O Indicador de Formação Bruta de Capital Fixo mede os investimentos no aumento da capacidade produtiva da economia e na reposição da depreciação do estoque de capital fixo. O trimestre móvel encerrado em agosto fechou com alta de 12%, puxado pelo aumento de 11,1% em máquinas e equipamentos.

A FBCF é composta por máquinas e equipamentos, construção civil e outros ativos fixos. Em agosto, houve aumento de 1,2% nos investimentos em máquinas e equipamentos, na comparação com o mês de julho. A produção nacional destinada ao mercado interno desses bens teve alta de 1,3%, enquanto a importação recuou 0,4%.

O indicador de investimentos em construção civil avançou 3,2% em agosto, na série dessazonalizada. O resultado sucedeu altas de 8,2% e 2,8% nos meses de julho e junho, respectivamente. Com isso, o segmento registrou um crescimento de 16,6% no trimestre móvel. Por sua vez, os outros ativos fixos fecharam o mês com queda de 1,2%.

Na comparação com agosto de 2019, os resultados foram heterogêneos. Enquanto a construção civil apresentou alta de 7,3%, houve recuo nos segmentos de máquinas e equipamentos (10,3%) e outros ativos fixos (7,4%).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/11/2020