



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS PREOCUPA O PORTO DE SANTOS

Falta de manutenção dos caminhões utilizados na movimentação de explosivos é destacada por autoridades da Operação Relíquia

Por **Fernanda Balbino Da Redação**



[https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.49099:1555848344/Ceu- nublado-sobre-terminal- portuario.JPG?f=3x2&\\$p\\$f=ef8cabd&q=0 .8&w=360&\\$w=1071b2b](https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.49099:1555848344/Ceu- nublado-sobre-terminal- portuario.JPG?f=3x2&pf=ef8cabd&q=0 .8&w=360&$w=1071b2b)

Ao todo, 53 terminais do cais santista serão inspecionados durante a operação (Irandy Ribas/ AT)

Terminará nesta quarta (7) a primeira fase da Operação Relíquia, do Instituto Brasileiro de Recursos Naturais

Renováveis (Ibama). Até agora, 40 terminais portuários foram vistoriados por técnicos de diversos órgãos, que avaliam a movimentação e a armazenagem de cargas perigosas no Porto de Santos. Uma primeira impressão é de que o transporte é o ponto de maior preocupação das autoridades.

Ao todo, 53 terminais do cais santista serão inspecionados durante a operação. Os trabalhos foram motivados pela explosão que aconteceu em 4 de agosto, na zona portuária de Beirute, no Líbano. O acidente foi causado por uma carga de 2,7 mil toneladas de nitrato de amônio.

No Porto de Santos, a movimentação e a armazenagem desta carga ocorrem no Terminal Marítimo do Guarujá (Termag), na Margem Esquerda (Guarujá). Segundo a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Ibama na região, a instalação foi vistoriada nesta segunda.

“Assim como em outros terminais, a situação está sob controle. O que vimos até agora na Termag, que é o terminal que movimenta a carga, foi muito bom. Agora, vamos para a outra parte da operação, que é a análise documental”, destacou a representante do Ibama.

As autoridades também inspecionaram terminais onde ocorreram graves acidentes: o da Ultracargo, na Alemoa, onde um incêndio durou cerca de nove dias, em abril de 2015; e o da Localfrio, em Vicente de Carvalho, em Guarujá, que, em janeiro do ano seguinte, foi palco de um vazamento de gás seguido de incêndio. “No geral, não encontramos nada que nos preocupe até o momento”, afirmou Ana Angélica.

Transporte

Para a agente do Ibama, as irregularidades encontradas no transporte de produtos perigosos nas vias de acesso ao Porto é um ponto de atenção da operação. A Agência Nacional de Transportes Terrestres já emitiu cerca de 100 multas e vários caminhões foram retidos até que as irregularidades sejam corrigidas. Entre os principais problemas encontrados, estão veículos transportando excesso de carga, sem autorização do Exército e com itens de segurança vencidos. Em alguns casos, ainda havia falta de licenças (como a emitida pelo Inmetro), além da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

“Nos preocupa a falta de manutenção de alguns casos. Então, este é um ponto importante para tomarmos atenção e focar nas correções. Já na parte portuária, os terminais estão em boa situação”, afirmou a responsável pelo Ibama.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 06/10/2020

OPERAÇÃO COM PRODUTOS PERIGOSOS É TEMA DE AUDIÊNCIA VIRTUAL DA ANTAQ

Contribuições devem ser encaminhadas até quarta-feira (7) por formulário eletrônico

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.121575:1601927578/O-superintendente-de-Regulac-o-Bruno-Pinheiro-presidiu-a-audiencia-que-teve-a-participac-o-do-gerente-de-Regulac-o-Portuaria-Dax-Rosler.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=ae2c772&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.121575:1601927578/O-superintendente-de-Regulac-o-Bruno-Pinheiro-presidiu-a-audiencia-que-teve-a-participac-o-do-gerente-de-Regulac-o-Portuaria-Dax-Rosler.jpg?f=2x1&pf=ae2c772&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Operação com produtos perigosos é tema de audiência virtual da Antaq (Foto: Divulgação/Antaq)

Nesta segunda-feira (5), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou uma audiência virtual a fim de obter contribuições para a proposta de norma sobre as operações com produtos perigosos. Os interessados podem enviar suas contribuições até quarta-feira (7).

As propostas e os comentários devem ser enviados à Antaq por meio do formulário eletrônico, disponível em <http://web.antaq.gov.br/sistemas/sisapinternet/FormularioContribuicao.aspx>. Não serão aceitas contribuições enviadas por outros meios.

Anexos de imagens digitais, como mapas, plantas e fotos, devem ser encaminhados exclusivamente para o e-mail anexo_audiencia132020@antaq.gov.br, com identificação do contribuinte no mesmo prazo estipulado, quarta-feira (7).

A reunião sobre operações com produtos perigosos, quando em trânsito por instalações portuárias situadas dentro ou fora da área do porto organizado, faz parte da Audiência Pública Nº13. O superintendente de Regulação, Bruno Pinheiro, presidiu a audiência, que contou com a participação do gerente de Regulação Portuária, Dax Rosler. Mais informações sobre a audiência estão disponíveis em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/audiencia-publica-no-13-2020/>.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 06/10/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ AMANHÃ (7) SEMINÁRIO VIRTUAL SOBRE A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

Evento acontecerá das 15h às 17h. Link para acompanhamento está disponível no site

Nesta quarta-feira (7), a ANTAQ, em parceria com o Ministério das Relações Exteriores, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) e o Comitê Intergovernamental da

Hidrovia Paraguai-Paraná, realizará o Seminário Hidrovia Paraguai-Paraná. O evento virtual acontecerá entre 15h e 17h.

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, participará da abertura. Tokarski também fará uma apresentação sobre as estratégias para incrementar a relevância da Hidrovia Paraguai-Paraná como corredor de comércio exterior do Brasil. O superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência, José Renato Fialho, irá palestrar sobre o “Estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta e demanda de carga entre os países signatários do Acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná”, que são Brasil, Paraguai, Uruguai, Bolívia e Argentina.

Haverá ainda apresentações sobre as ações do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná, sobre o Sistema de Classificação Fluvial para América do Sul, sobre a integração regional da hidrovia, entre outros assuntos.

Para José Renato Fialho, esse seminário “é uma ótima oportunidade para apresentar o estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta de demanda de carga entre os países signatários do acordo da Hidrovia Tietê-Paraná”.

Conforme o superintendente, “o estudo foi muito detalhado e foi baseado em três eixos: o eixo de mercado, que envolveu as trocas comerciais entre os países signatários do acordo; o eixo infraestrutura, que foram verificadas tanto as condições da infraestrutura aquaviária ao longo da hidrovia, mas também a malha de ligação da infraestrutura aquaviária; e o eixo regulatório, que apontou as diferenças regulatórias entre os países signatários”.

José Renato Fialho afirma que a Hidrovia Paraguai-Paraná é um eixo integrador da América do Sul. “É importante que os países discutam as condições de navegabilidade, profundidade, os comboios, entre outros assuntos.”

**Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 06/10/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

DEVE CAIR VETO À DESONERAÇÃO DA FOLHA

Por Waldemir Barreto/Agência Senado

"Não se discute mais desoneração. Se colocar na pauta, derruba o veto", disse o líder do governo no Congresso, Eduardo Gomes (Crédito: Waldemir Barreto/Agência Senado)

O líder do governo no Congresso, Eduardo Gomes (MDB-TO), admitiu que o veto à desoneração da folha salarial para 2021 será derrubado pelos parlamentares. A derrubada garante o benefício para 17 setores da economia por mais um ano. O impasse, porém, está na articulação do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), para adiar a votação.

"Não se discute mais desoneração. Se colocar na pauta, derruba o veto", disse o líder do governo ao Estadão/Broadcast. A proposta estava na pauta na última quarta-feira. Alcolumbre, porém, adotou uma manobra para adiar a votação e cancelar a sessão do Congresso Nacional.

O adiamento favorece o governo Jair Bolsonaro, pois deputados e senadores articulam a derrubada desse veto para garantir a desoneração – que acaba em dezembro deste ano – por mais um ano. A equipe econômica é a favor do veto.

Alcolumbre vai se reunir com líderes partidários hoje para definir a data da sessão do Congresso. Uma reunião entre bancadas do Senado, marcada para as 10 horas, deve dar o tom da agenda dos parlamentares para os próximos dias e sinalizar os rumos da votação sobre a desoneração. Há outras propostas vetadas pelo presidente Jair Bolsonaro que também estão paradas no Congresso.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 06/10/2020

GOVERNO LANÇA CONJUNTO DE MEDIDAS PARA REDUÇÃO DE CUSTOS NA AVIAÇÃO GERAL

O governo federal vai lançar em evento nesta quarta-feira (07) o programa Voo Simples. Segundo o Ministério da Infraestrutura, será divulgado um conjunto de medidas de modernização de regras e redução de custos no setor de aviação geral.

Ainda de acordo com a pasta, o programa da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e do Ministério da Infraestrutura reúne mais de 50 iniciativas “em prol da indústria de aviação, especialmente para profissionais, operadores de aeronaves e empresas de pequeno porte”.

A previsão é de que participem da cerimônia no Palácio do Planalto, às 17h, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, o ministro da Economia, Paulo Guedes, e o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Juliano Noman.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 06/10/2020

‘PRECISAMOS RESPEITAR TETO E ORÇAMENTO’, DIZ MOURÃO SOBRE RENDA CIDADÃ

Seguindo a linha defendida pela equipe econômica, o vice-presidente Hamilton Mourão reforçou nesta terça-feira, 6, que é preciso buscar alternativas de financiamento para o programa Renda Cidadã que respeitem o teto de gastos. O general voltou a dizer que a solução possível para bancar a iniciativa social passa pelo corte de verbas de outras áreas considerando os limites do orçamento do governo.

“Ou se corta recursos de alguma área ou se descobre uma nova forma de se obter esse recurso dentro dos limites que temos aí, ou seja, dentro da lei”, disse. O vice-presidente destacou o que o teto, regra fiscal que atrela o avanço das despesas à inflação, garante segurança ao mercado e credores internacionais.

“A discussão está sendo travada. Temos problema fiscal sério. Temos que respeitar o teto de gastos, que é a âncora fiscal que o País tem hoje e que passa segurança não só para aqueles que emprestaram dinheiro para que o Brasil pudesse continuar a funcionar, como também para o mercado com um todo”, declarou. Mourão afirmou ainda que o Brasil “não tem mais gordura” para cortar, em referência a alternativas baseadas em cortes de despesas.

O financiamento do Renda Cidadã gerou impasse no governo nas últimas semanas. Nesta segunda-feira, após um jantar de articulação, o ministro da Economia, Paulo Guedes, e o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), se reconciliaram e reforçaram a necessidade de respeito do teto de gastos.

A previsão é que o relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) Emergencial, senador Márcio Bittar (MDB-AC), apresente na quarta-feira, 7, seu relatório com o projeto do Renda Cidadã incluso no texto. Na segunda, após reunião com Guedes, Bittar disse que quaisquer soluções de financiamento para o programa precisarão observar o teto de gastos.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 06/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SIEMENS INVESTE NO MERCADO BRASILEIRO DE GERAÇÃO SOLAR DISTRIBUÍDA COM AQUISIÇÃO DA BRASOL

Por epbr - 6 de outubro de 2020 - Em Setor elétrico, Solar

A Siemens anunciou nesta terça (6) a compra de 49% da Brasol Participações e Empreendimentos, empresa de geração solar distribuída, com foco em grandes consumidores. Negócio é baseado no modelo de energia como serviços – EaaS, na sigla em inglês para energy as a service.

A aquisição foi feita pela área de private equity da Siemens Financial Services e é a segunda operação envolvendo o mercado de energia como serviço no Brasil. Em agosto, foi acertada a compra de 20% da Micropower-Comerc, divisão da comercializadora Comerc para o mercado de baterias.

Nestes modelos de negócio, os clientes contratam o serviço de geração de energia, no caso da Brasol, ou de armazenamento, da Micropower-Comerc, sem a necessidade de investir na aquisição dos equipamentos. “A proposta é de economia imediata e o cliente não precisa fazer nenhum desembolso na compra ou operação do sistema”, afirma a Siemens. O serviço é destinado a grandes consumidores de energia, como indústrias, redes varejistas e centros de distribuição.

“A descentralização da geração elétrica é uma tendência global e o futuro do setor será cada vez mais focado na inteligência de dados para reduzir custos e mitigar riscos. Enxergamos potencial para identificar eficiências e gerar novas economias para os clientes na enorme quantidade de dados gerados”, afirma David Taff, diretor de investimentos no Brasil da Siemens Financial Services.

“Trata-se de uma oportunidade sem precedentes para as empresas assumirem o controle de sua própria energia através da autogeração confiável, econômica e sustentável”, diz Ty Eldridge, sócio fundador e CEO da Brasol.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 06/10/2020

GOVERNO DE SÃO PAULO ABRE CONCORRÊNCIA PARA SOLAR FLUTUANTE NA REPRESA BILLINGS

Por epbr - 6 de outubro de 2020 - Em Política energética, Setor elétrico

O Governo do Estado de São Paulo, por meio da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae), abriu nesta terça (6) a chamada pública para instalar uma usina solar fotovoltaica

flutuante no reservatório da represa Billings, na capital paulista. A disputa será pela formação de uma sociedade com a Emae para a comercialização de energia nos mercados livre e cativo.

As propostas devem prever a instalação de painéis com potência total entre 1 MW e 30 MW. Após a fase de habilitação das concorrentes, vencerá a proposta de maior retorno econômico para a Emae, que pretende ter até 49% da sociedade de propósito específico (SPE) formada para executar o projeto. As informações completas estão disponíveis no site da empresa. As inscrições na concorrência devem ser feitas até 9 de dezembro.

As usinas poderão ser explorados até o término da concessão do complexo Henry Borden, que ocorrerá em 31/11/2042 ou em outro prazo a ser definido pela Aneel, caso seja feita a prorrogação da outorga, explica a Emae.

“A planta piloto instalada no lago da represa mostrou a viabilidade do projeto. Com esse chamamento público, o governo paulista dá mais um importante exemplo na utilização das energias renováveis, além de gerar emprego e renda para a população”, disse o secretário de Infraestrutura e Meio Ambiente, Marcos Penido.

“Continuaremos incentivando o desenvolvimento de fontes alternativas e sustentáveis na geração de energia elétrica, sempre pensando nas principais tendências mundiais do mercado”, afirma o presidente da Emae, Marcio Rea.

Com informações do Governo de São Paulo

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 06/10/2020

ANP SUSPENDE LEILÃO DE BIODIESEL PARA AVALIAR REDUÇÃO DA DEMANDA

Por Gabriel Chiappini - 6 de outubro de 2020 - Em Combustíveis

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) suspendeu novamente um leilão de biodiesel, nesta segunda (5). Desta vez, foi o 76º Leilão de Biodiesel (L76), que estava em curso para comercialização do biocombustível necessário para mistura obrigatória de 12% (B12) de biodiesel no diesel B, nos meses de novembro e dezembro.

“A fase 2 da etapa 2 está suspensa para que a ANP avalie, com base no volume ofertado, a necessidade de redução do percentual de mistura obrigatória para os meses de novembro e dezembro”, afirmou a ANP, em nota.

A paralisação já era esperada, uma vez que a ANP comunicou no dia 24 de setembro a possibilidade de suspensão da etapa 2 para análise do balanço de oferta e demanda.

Não foi divulgada uma data para retomada do leilão.

Na primeira rodada da etapa 2 do L76, os produtores de biodiesel ofertaram um total de 1.208,2 bilhão de litros, de acordo com o BiodieselBr. O volume é um pouco acima do 1,2 bilhão de litros que os distribuidores apontaram como mínimo para atender o B12.

Levando em conta a margem de segurança, alguns consideram que seriam necessários 1,3 bilhão de litros para manter a mistura obrigatória em 12%.

A redução para o B10 acabou sendo aplicada no leilão anterior, o L75. Houve uma combinação de restrição na oferta de soja, principal matéria-prima do biodiesel, e uma recuperação mais rápida que a esperada na demanda por diesel, após o impacto no mercado de combustível em decorrência da pandemia.

As situações se retroalimentam. O setor agropecuário é grande demandante de diesel e vivencia uma safra e demanda recordes.

Parte dos produtores de biodiesel, representados pela Ubrabio, defende a liberação de importação de soja. Outros, associados à Aprobio, propuseram a elevação dos preços de máximos de referência do leilão. Em geral, as distribuidoras, em especial as de menor porte, defendem a redução temporária da mistura obrigatória.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 06/10/2020

PRODUÇÃO NACIONAL PODE ATINGIR 3,5 MILHÕES DE BARRIS/DIA EM 2022, APONTA GOLDMAN SACHS

Por epbr - 6 de outubro de 2020 - Em Newsletter Comece seu Dia

Quem faz Editada por Gustavo Gaudarde
gustavo@epbr.com.br

em jogo

A produção de petróleo do Brasil deve alcançar 3,5 milhões de barris/dia ao final de 2022, aponta relatório do Goldman Sachs, que já considera os efeitos de recente revisão no portfólio de projetos da Petrobras. No documento, os analistas elevaram as expectativas de produção para o período de agosto de 2020 a dezembro de 2021 em 40 mil b/d.

— “A produção deve ficar em média em 3,29 milhões e 3,40 milhões de b/d em 2021/2022, respectivamente (+193 mil a 104 mil b/d, respectivamente) e atingir 3,53 milhões de b/d em dezembro de 2022, uma vez que navios-plataforma (FPSOs) continuam a entrar em operação”, aponta o relatório.

— A Petrobras reviu seu portfólio de E&P devido aos impactos da pandemia de coronavírus, reduzindo a previsão de investimentos para US\$ 40 bilhões a US\$ 50 bilhões entre 2021 e 2025, ante US\$ 64 bilhões no plano de negócios 2020-2024.

— Com o início de operações, em julho, do FPSO P-70, no campo de Atapu, na Bacia de Santos, os analistas do Goldman esperam que mais seis grandes projetos comecem a produzir até o final de 2022: quatro FPSOs em Santos (Sépia, Mero 1, Búzios 5 e o projeto de recuperação de Lula), um em Campos (Marlim 1), além de um desenvolvimento operado pela Equinor em Peregrino. Reuters

A ANP iniciou nessa segunda (5) a consulta pública sobre a revisão do marco regulatório da produção de derivados de petróleo e gás natural. A consulta irá durar 45 dias, e a audiência pública sobre o tema está marcada para 15 de dezembro, por videoconferência.

— Proposta trata do processamento de gás para terceiro, necessário para acesso de outras empresas às UPGNs da Petrobras, por exemplo. Também simplifica regras e elimina exigências para autorizar a construção de refinarias e a venda dos ativos.

Agência também publicou para consulta prévia o Modelo Conceitual do Mercado de Gás, com propostas e discussões para revisão regulatória do mercado que a ANP pretende realizar nos próximos três anos.

Opinião. Dois artigos exploram o que é preciso para a efetividade do Novo Mercado de Gás, além da proposta do novo marco legal, que tramita no Senado Federal.

— Bruno Armbrust e Renata Cavalcanti escrevem sobre os obstáculos para os preços do gás caírem, de fato, no Brasil.

— E Marina Zago defende que a reforma do setor precisa alcançar a regulamentação dos estados, principalmente para definição das regras do mercado livre.

A venda de Baúna, campo da Petrobras no pós-sal da Bacia de Santos, deve ser concluída na última quinzena de outubro, informou nessa segunda (5) a Karoon, que fechou um acordo para comprar o ativo por US\$ 665 milhões, em 2019.

— Com a pandemia e o impacto nos preços do petróleo neste ano, Petrobras e Karoon renegociaram os termos do acordo, com extensão de prazos e divisão em novas parcelas, inclusive contingentes a recuperação dos preços do barril. Valor

Os preços do petróleo saltaram mais de 5% nessa segunda (5), com o anúncio de que o presidente dos EUA, Donald Trump, terá alta do hospital onde se trata da Covid-19, além da paralisação de seis campos offshore na Noruega por causa de uma greve. O Brent registrou alta de 5,1%, a US\$ 41,29 o barril, enquanto o WTI avançou 5,9%, a US\$ 39,22 o barril. Reuters

— A valorização impulsionou as ações da Petrobras na B3, após a forte queda na semana passada. As ações da Petrobras (PETR3, R\$ 20,12, +4,90%; PETR4, R\$ 20,03, +5,31%) tiveram recuperação, e os papéis de PetroRio (PRIO3, R\$ 36,53, +6,59%) também subiram. Infomoney

O preço da soja no porto de Paranaguá atingiu nesta segunda (5) um novo recorde de 156,02 reais por saca, superando a máxima histórica anterior atingida em 2012, com a demanda aquecida reduzindo fortemente os estoques da maior safra do país, informou o centro de estudos Cepea. Reuters

— Disparada da demanda por soja afeta diretamente os leilões de biodiesel. Mercado negocia diferentes alternativas com ANP e governo.

O relatório Focus, do Banco Central, divulgado nessa segunda (5) mostrou piora da projeção para a entrada de investimento direto no país (IDP) neste ano e em 2021. Expectativa é que o IDP fique em US\$ 51,26 bilhões em 2020 e em US\$ 65 bilhões em 2021, frente a projeções de US\$ 55 bilhões e US\$ 68,50 bilhões, respectivamente, há uma semana.

— A projeção para a taxa básica de juros, atualmente em 2% ao ano, o menor patamar da história, ficou inalterada em 2% para o final deste ano e em 2,50% para o final de 2021.

— Já as estimativas para o déficit em transações correntes foram reduzidas, para US\$ 6,81 bilhões em 2020 (US\$ 7,20 bilhões antes) e US\$ 17,0 bilhões em 2021 (US\$ 19,45 bilhões antes), com expectativas melhores para as exportações. Reuters

Nos próximos anos, os royalties vão ocupar mais espaço no total de receitas do Rio de Janeiro. Pelas previsões no Orçamento do estado, a parcela vai subir de 20%, em 2019, da receita corrente líquida para 25% entre 2021 e 2023. Nos próximos quatro anos, as cidades do petróleo vão receber valor recorde de R\$ 47,6 bilhões em royalties.

— Esses números, porém, podem não se confirmar, a depender do que vai ocorrer no Supremo Tribunal Federal (STF) em dezembro, quando será julgada liminar que suspendeu os efeitos da Lei dos Royalties. Pelo texto, há queda nas receitas para estados produtores e aumento da fatia destinada aos não produtores. O Globo

Por e-mail, você também recebe diariamente a agenda das autoridades

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 06/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

CORTE DE GASTOS COM SUPERSALÁRIOS PODE FINANCIAR RENDA CIDADÃ

Medida, se aprovada, tem potencial para abrir espaço no Orçamento da União entre R\$ 10 bilhões e R\$ 15 bilhões

Por Geralda Doça

BRASÍLIA - A solução para o novo programa social do governo, o Renda Cidadã, que vem sendo costurada entre parlamentares, governo e Tribunal de Contas da União (TCU), passará pelo corte de gastos. Segundo fontes envolvidas nas discussões, está na mira o chamado extrateto dos servidores públicos dos três Poderes.

Nesta segunda-feira, o senador Márcio Bittar (MDB-AC), relator da proposta que cria o programa, disse que o Renda Cidadã vai respeitar o teto de gastos.

Assim, o teto salarial do funcionalismo passaria a ser, efetivamente, de R\$ 39,2 mil, remuneração dos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF). A medida, se aprovada, tem potencial para abrir espaço no orçamento da União entre R\$ 10 bilhões e R\$ 15 bilhões.

A consolidação dos programas sociais continua sobre a mesa, mas o ajuste no caso do abono salarial (PIS), por exemplo, onde existe gordura, seria marginal, diante da declaração reiterada pelo presidente Jair Bolsonaro de que não vai tirar de pobres para dar a “paupérrimos”.

Neste caso, a alternativa seria restringir o acesso ao abono, de dois salários (R\$ 2.090) para um salário e meio (R\$ 1.567,50) e subir de 30 dias para 90 dias período com carteira assinada para ter direito ao benefício.

— Vai ter alguma medida para cortar gastos de grupos mais ricos da população. A consolidação de programas sociais pode até acontecer, mas o efeito será marginal. Não será suficiente para resolver o problema — disse uma fonte a par das negociações.

Há no governo quem defenda aumento de imposto, mas isso também não resolve porque o maior entrave é o teto do gasto público, que limita o crescimento das despesas à inflação.

Tributar lucro e dividendos e acabar com o desconto concedido aos contribuintes que optam pela declaração simplificada do imposto de renda são medidas que estão no radar. Mas não há consenso se este seria o melhor momento, diante da retração da atividade econômica impactada pela pandemia do coronavírus.

O relator da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) do corte de gastos e do orçamento, senador Márcio Bittar (MDB-AC) disse nesta segunda-feira, depois de reunir com o ministro da Economia, Paulo Guedes, que a solução a ser apresentada no seu parecer passará primeiro pelo crivo da equipe econômica e respeitará o teto de gastos.

Mais cedo, Bittar esteve reunido com Bolsonaro e o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ).

Fonte : O Globo - RJ

Data : 06/10/2020

SENADO APROVA PRORROGAÇÃO DE INCENTIVOS A MONTADORAS DO CENTRO-OESTE; TEXTO VAI À SANÇÃO

Medida terá impacto de cerca de R\$ 450 milhões na receita da região
Por Julia Lindner e Isabella Macedo

BRASÍLIA - Por 67 votos a quatro, o Senado aprovou nesta terça-feira Medida Provisória que prorroga incentivos tributários a montadoras do Centro-Oeste, Norte e Nordeste até o final de 2025. Como a medida já passou por apreciação na Câmara, o texto vai à sanção presidencial.

Originalmente, a proposta encaminhada pelo Executivo não incluía as montadoras do Centro-Oeste, mas a alteração foi feita pelos deputados federais. O impacto do não recolhimento da receita na região é estimado em R\$ 450 milhões por ano.

A medida deve beneficiar especialmente os Grupos Caoa (Hyundai) e Mitsubishi, instalados em Goiás.

Os senadores não fizeram alterações ao texto aprovado pela Câmara na semana passada, que também incluiu uma medida para diminuir o impacto da renúncia fiscal.

Os deputados aprovaram o texto com a inclusão da cobrança do Imposto sobre Operações de Crédito (IOF) em operações realizadas com o Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO). O Fundo está previsto na Constituição e é voltado para financiamentos de empresas na região com prazos de pagamento maiores e taxas de juros menores.

Durante o debate, os parlamentares mantiveram a discussão principalmente em torno de questões regionais. Diante da resistência dos parlamentares paulistas, o senador Otto Alencar (PSD-BA) chegou a falar que as ressalvas em relação à medida representavam "uma discriminação odiosa que o sulista tem contra o Nordeste".

- Nós fizemos um esforço muito grande, e não vai ser agora, com essa discriminação odiosa que o sulista tem contra o Nordeste, que nós vamos deixar de aprovar essa matéria para beneficiar o Centro-Oeste, beneficiar Pernambuco, o Norte - disse Alencar.

O senador baiano afirmou, ainda, que a medida deveria ser aprovada porque "o Brasil tem que ser igual para todos os brasileiros".

- Não pode haver brasileiro beneficiado no Sul e no Sudeste contra aqueles que não foram beneficiados, no Norte, no Nordeste e no Centro-Oeste, por longos anos nessa política do café com leite, dos olhos dos Presidentes anteriores, com as vistas voltadas para o Sul do Brasil. Tem que mudar isso, Major Olímpio. Não é assim, não - declarou Alencar.

Antes, o senador Major Olímpio, que é contrário ao texto, afirmou que a MP, da forma aprovada, "vai provocar um prejuízo enorme para todas as montadoras do Sudeste e do Sul do Brasil".

- Eu pediria aos Senadores do Sul, do Sudeste, do Nordeste brasileiro que compreendessem: é matar a galinha dos ovos de ouro. Não é assim que nós vamos resolver os problemas de incentivo às Regiões, em todas as áreas. Então, eu já deixo clara aqui a minha manifestação de voto - disse Olímpio.

*Fonte : O Globo - RJ
Data : 06/10/2020*

'TEMOS O DEVER DE PAGAR ESSA CONTA PARA PESSOAS QUE FICARAM ESQUECIDAS', DIZ FUX SOBRE AUXÍLIO EMERGENCIAL

Em almoço com empresários, presidente do STF defende pacto entre Poderes sem participação da Corte

Por Bernardo Mello

RIO - O presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), Luiz Fux, declarou nesta segunda-feira, em almoço com empresários no Rio, que a necessidade de pagamento do auxílio emergencial do governo federal é fruto de políticas que "fecharam os olhos para essa população (mais pobre) durante anos". Fux fez a avaliação ao comentar sobre medidas para retomada da economia no pós-pandemia, e que também incluem, segundo o ministro, privatizações, renegociações fiscais e expansão do saneamento básico.

Ao defender o marco do saneamento básico, Fux citou a necessidade de políticas voltadas para "pessoas paupérrimas" que, segundo o presidente da Corte, foram ignoradas em grandes obras e projetos nacionais na última década.

– O problema da economia hoje está intimamente ligado ao saneamento. Fechar os olhos pra essa população durante anos foi o que gerou o dever de pagar o auxílio emergencial, que vai ficar na conta de muitas gerações. São pessoas paupérrimas. Portanto, temos o dever de pagar essa conta para pessoas que ficaram esquecidas num país que promete uma sociedade solidária – disse Fux.

O almoço foi promovido pelo Grupo de Líderes Empresariais (Lide) do Rio, no Copacabana Palace, na Zona Sul do Rio. Durante o evento, Fux não se referiu diretamente à indicação de Kassio Nunes Marques para assumir uma vaga na Corte. O nome foi apresentado na semana passada pelo presidente Jair Bolsonaro, que se encontrou no sábado com os ministros do STF Gilmar Mendes e Dias Toffoli, antecessor de Fux na presidência da Corte.

No almoço, ao ser perguntado por empresários sobre a noção de que o STF seria composto por "11 ilhas", numa referência a atitudes por vezes desconstruídas de seus ministros, Fux começou a resposta defendendo a "coesão da Corte" e disse que teve tempo para "se debruçar sobre o assunto neste fim de semana". Fux defendeu ainda que o Supremo trabalhe "de forma colegiada".

Em outro momento, Fux procurou se dissociar do estilo de Toffoli ao defender um pacto entre Poderes sem a participação da Corte. Toffoli, que trocou abraços com Bolsonaro no fim de semana, chegou a encabeçar as conversas por um pacto envolvendo Executivo, Legislativo e Judiciário, no início do ano passado, para a aprovação da reforma da Previdência.

Segundo Fux, embora exista atualmente o que chamou de "orgia legislativa", o STF deve se manter afastado de discussões sobre enxugamento ou alterações de leis.

– Deve haver um pacto federativo, e evidentemente o Supremo não deve participar. Não consigo ver motivo pelo qual o Supremo deveria participar. O Supremo deveria entrar depois, para verificar se o que foi discutido é constitucional – frisou Fux.

Fux também comentou a agenda de reformas do governo federal, e disse ter conversado no fim de semana sobre o assunto com o ministro da Economia, Paulo Guedes. De acordo com Fux, a reforma tributária "tende a ser boa", e a reforma administrativa cumpriria a necessidade de "reduzir o tamanho do Estado".

Fonte : O Globo - RJ

Data : 06/10/2020

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

RODRIGO MAIA PEDE DESCULPAS A PAULO GUEDES E FALA EM RETOMAR UNIÃO POR REFORMAS

Na semana passada, o presidente da Câmara chegou a chamar o ministro de 'desequilibrado' após Guedes falar que Maia estava articulando com a oposição obstáculos a privatizações



https://i.em.com.br/-kbnzqDm7xtlk4MYqMxK14C5hQA=/675x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia_127983242361/2020/10/05/1191931/20201005223557357094o.jpg

*O parlamentar expressou 'gratidão' por Guedes tê-lo apoiado na disputa pela presidência da Câmara
(foto: Michel Jesus/Câmara dos Deputados)*

Após serem protagonistas de um conflito público, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e o ministro da Economia, Paulo Guedes, levantaram a

bandeira branca nesta segunda-feira, 5, e prometeram união pelo andamento da agenda econômica no Congresso.

Após jantar com ministros e parlamentares na residência do ministro Bruno Dantas, do Tribunal de Contas da União (TCU), Maia pediu desculpas publicamente a Guedes pelas declarações feitas na semana passada. Maia reforçou que é preciso dar andamento às reformas tributária e administrativa e tirar um programa de renda mínima do papel sem comprometer o teto de gastos.

"O teto de gastos é a primeira de nossa urgências porque com a regulamentação do teto a gente resolve o programa social", disse Maia, em declaração à imprensa, após o jantar.

Na semana passada, o presidente da Câmara chegou a chamar o ministro de "desequilibrado", após Guedes falar que Maia estava articulando com a oposição obstáculos a privatizações. "Semana passada até, deixo aqui meu pedido de desculpas, fui indelicado e grosseiro e (isso) não é do meu feito."

O parlamentar expressou "gratidão" por Guedes tê-lo apoiado na disputa pela presidência da Câmara. A partir desta terça-feira, 6, segundo Maia, é preciso retomar os trabalhos com união. O parlamentar destacou que a agenda de reformas não pode parar por causa das eleições municipais.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 06/10/2020*

ITAPEMIRIM INICIA NA SEXTA-FEIRA RECRUTAMENTO DE 600 PROFISSIONAIS PARA SUA EMPRESA AÉREA

Segundo o presidente do grupo, Rodrigo Vilaça, objetivo é que a empresa comece a operar em março do ano que vem, mas primeiras aeronaves já começam a chegar este mês

Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

Na contramão do setor aéreo mundial, que sofre os efeitos da pandemia de covid-19, o grupo Itapemirim, de transporte rodoviário, vai iniciar na sexta-feira, 9, um processo de recrutamento para sua nova companhia de aviação. No total, 600 profissionais serão contratados para diversas áreas, como pilotos, copilotos e comissários de bordo. O objetivo da empresa é começar a voar em março de 2021.

Para cada aeronave, serão necessários 67 funcionários, tanto de tripulação como de operação em solo, diz o presidente da Itapemirim, Rodrigo Vilaça. Segundo ele, até o fim do ano a empresa receberá três aviões Airbus A320 de um total de dez previstos para a primeira fase. O primeiro chega ainda neste mês. Se tudo correr como o planejado, ao fim de três anos, serão 56 aeronaves. A empresa, que se chamará Ita Transportes Aéreos, foi anunciada em fevereiro pelo sócio do grupo Sidnei Piva.

Inicialmente, falava-se que um fundo dos Emirados Árabes Unidos financiaria o projeto, o que não se confirmou. Vilaça afirma que hoje o grupo – que está em recuperação judicial – conversa com dois outros fundos, mas que ainda não fechou nenhum acordo. Por enquanto, a nova empresa, presidida por Tiago Senna, está sendo financiada com capital próprio. Quase 50 pessoas estão trabalhando para colocar o projeto de pé, diz Vilaça, destacando que a criação da companhia aérea está prevista no processo de recuperação.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/5/1601946271657.jpg>

Objetivo é conseguir a certificação para começar a operar em março de 2021
Foto: Divulgação

Ele diz que a Ita Transportes Aéreos nasce dissociada da recuperação judicial, livre de qualquer dívida. E é por isso que Vilaça acredita que o momento seja o ideal para a companhia começar a voar, uma vez que algumas das concorrentes estão em dificuldades financeiras. “Não estamos carregando nenhuma estrutura pesada. Vamos começar com uma operação limpa”, diz o presidente da Itapemirim.

Ele conta que o projeto nasceu para ser regional, mas com a pandemia mudou para o âmbito nacional. No desenho atual, que está em aprovação na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a empresa terá hub em quatro aeroportos: Guarulhos (SP), Galeão (RJ), Brasília (DF) e alguma cidade do Nordeste, que ainda não está definida. “No total, a Ita vai voar para 16 aeroportos no País.”

O advogado Felipe Bonsenso, especialista no setor aéreo, afirma que num país com as dimensões no Brasil, há espaço para uma nova companhia, sobretudo após a falência da Avianca Brasil. Na avaliação dele, considerando a pandemia e a redução drástica da demanda (e também da oferta), haverá uma retomada gradual dos serviços.

“E é justamente nesse nicho que acredito que a Itapemirim poderá se sair muito bem, já que possibilita crescimento orgânico da atividade dessa nova companhia. Ou seja, não tem de lidar com uma folha de pagamento substancial nem custos fixos já elevados (em comparação com as outras empresas existentes).” Ele acredita que a Itapemirim deve ir se posicionando conforme surgir a demanda, assim como fizeram a Gol e a Azul no passado.

Atualmente a empresa está na fase 2 de um total de 5 que a Anac precisa certificar. Nas primeiras etapas, a agência analisa a solicitação formal e todos os documentos necessários. A partir da fase 4 são aprovados os manuais e programas da empresa e, na 5, há a certificação da operação. Após todos esses trâmites, há a publicação da concessão pela diretoria da Anac.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 06/10/2020

PROJETO PIONEIRO VAI PAGAR PARA PRODUTORES RURAIS DA AMAZÔNIA NÃO DESMATAREM

Iniciativa privada vai remunerar propriedades que têm área passível de desmatamento legal para que mantenham floresta em pé

Por Giovana Girardi, O Estado de S.Paulo

Um projeto piloto lançado nesta terça-feira, 6, vai oferecer um pagamento a produtores rurais da Amazônia Legal que decidirem conservar áreas que poderiam, dentro da lei, serem desmatadas. A ideia é oferecer uma compensação financeira para manter essas florestas em pé.

Essa é uma queixa antiga de proprietários de terra na região, que reivindicam algum tipo de renda pela conservação de florestas. O tema é debatido no legislativo há muitos anos e há alguns projetos de executivos estaduais e federal nesse sentido, mas que ainda não entraram em prática.

O Conserv, lançado nesta terça, é uma iniciativa do Instituto de Pesquisa Ambiental da Amazônia (Ipam), em parceria com o Fundo de Defesa Ambiental (EDF), baseado nos Estados Unidos, e do Centro de Pesquisa Climática Woodwell, em Massachusetts, Estados Unidos. O Ipam vem nos últimos anos elaborando estudos para oferecer soluções mais lucrativas do que o desmatamento.

Com uma verba de cerca de R\$ 24 milhões da Noruega e da Holanda, trata-se de um mecanismo privado de compensação pelo chamado excedente de Reserva Legal, ou seja, para áreas que foram mantidas de pé além do que é estabelecido pelo Código Florestal.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/0/1/1598463895410.jpg>

Projeto pioneiro vai pagar para produtores rurais da Amazônia não desmatarem Foto: Tiago Queiroz/ Estadão

Por lei, propriedades rurais na Amazônia Legal têm de preservar 80% (se forem localizadas no bioma Amazônia) ou 35% (se no Cerrado). O grupo estimou que cerca de 23 milhões de hectares em toda a região podem ser considerados excedentes e seriam passíveis de desmatamento legal – somente o Mato Grosso detém 7 milhões de hectares

nessas condições.

“A questão não é se essas área serão desmatadas, mas quando. Com esse projeto, estamos tentando evitar esse desmatamento e criar incentivos para que isso se torne um novo negócio. O produtor ganha por sua lavoura, por sua pecuária, mas também pela mata que preservar”, disse ao Estadão Marcelo Stabile, pesquisador do Ipam e coordenador geral do Conserv.

Ao longo de três anos, o grupo fez um mapeamento de áreas dos dois biomas na Amazônia Legal que têm esse tipo de excedente e estão sujeitas à pressão por desmatamento – o que poderia fazer com que muito em breve elas acabassem suprimidas. O trabalho levantou de 20 a 30 propriedades que juntas somam cerca de 20 mil a 30 mil hectares que se encontram nessa situação, mas que também são consideradas prioritárias para a conservação, e que poderiam ser envolvidas no projeto ao longo dos próximos três anos.

Para o lançamento, o Conserv já conta com a adesão voluntária de sete propriedades que somam 6.500 hectares no município de Sapezal (MT). Nos próximos meses deve aderir também a região

onde opera a chamada Liga do Araguaia, no leste do Estado, que já reúne agricultores com objetivos conservacionistas e mais três municípios do MT e do Pará.

Cada um vai receber entre R\$ 200 e R\$ 400 por hectare conservado por ano, pelos próximos três anos. A variação de valor ocorre com base no potencial de serviços ambientais prestados pela mata presente em cada propriedade – como grau de conservação, importância para a proteção da biodiversidade, estoque de carbono, água, conectividade com outras áreas verdes.

Entra no cálculo também a pressão por desmatamento sofrida pela propriedade. A partir dessas contas, é feita uma negociação com os produtores. “O envolvimento desses produtores que conservam além do que a lei requer não tem hoje reconhecimento da sociedade em geral, de quem compra deles”, disse Stabile.

Ideia é replicar para proteger mais áreas

“Identificamos uma oportunidade para engajar produtores rurais médios, grandes, gigantes em processos de conservação. A ideia desse mecanismo é que ele funcione como um grande indutor de um debate para ter soluções para harmonizar a produção agropecuária com a conservação para termos, no menor tempo possível, o fim do desmatamento”, complementou André Guimarães, diretor-executivo do Ipam, durante coletiva à imprensa de lançamento do Conserv.

Os dois frisaram que o projeto começa como um piloto, mas tem potencial para ser replicado para os 23 milhões de hectares passíveis de desmatamento legal na Amazônia. “A gente não está falando que essa área toda tem de ser paga para ser conservada já amanhã, mas temos de começar de algum modo para criar mecanismos que se tornem perenes a fim de alcançarmos uma produção sustentável para o País. Do ponto de vista econômico, os benefícios da conservação são maiores do que o custo de preservar a floresta”, disse Stabile.

Segundo ele, a ideia é envolver não somente outros produtores, mas também outros financiadores, mas o projeto também pode incluir outras formas de remuneração com o passar do tempo. “Agora estamos pagando direto para o produtor, mas em três anos podemos pensar em arranjos de mercado diferentes, como um preço diferencial para o produto dessa fazenda, um crédito diferencial, vamos discutir essas coisas para ganhar a escala.”

Para participar do projeto a propriedade precisa, além de ter excedente de áreas conservadas, estar com os títulos corretos, ter registro no Cadastro Ambiental Rural (CAR) e não ter infrações ambientais e civis. A análise dessas condições é contínua ao longo da participação no projeto, assim como o monitoramento da área por satélite para checar eventuais desmatamentos.

Projeto federal Floresta +

Em junho deste ano, o Ministério do Meio Ambiente lançou o programa Floresta+, com a proposta de também pagar por vegetação conservada. O programa vai usar uma verba de R\$ 500 milhões do Fundo Clima, como resultado de queda nos desmatamentos observada na região em anos anteriores, dentro da premissa de remuneração por resultados. Desde o início da gestão Bolsonaro, o desmatamento na Amazônia apresentou seguidas altas.

De acordo com nota do Ministério do Meio Ambiente divulgado à época, “poderão ser reconhecidas e beneficiadas em todo território nacional diversas categorias fundiárias, sejam elas áreas privadas, de preservação permanente e de uso restrito, assentamentos, terras indígenas ou unidades de conservação, desde que tenham atividades de proteção e conservação de recursos naturais”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 06/10/2020

SENADO APROVA MP QUE PRORROGA INCENTIVO FISCAL PARA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

Pelo texto aprovado, as empresas têm até 31 de outubro para apresentarem novos projetos e, assim, possam ser beneficiadas com crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados

Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Senado aprovou nesta terça-feira, 6, a Medida Provisória (MP) que estende o incentivo fiscal destinado a empresas do setor automotivo instaladas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. O texto, aprovado por 67 votos 4, vai à sanção presidencial.

Pelo texto aprovado, as empresas têm até 31 de outubro para apresentarem novos projetos e, assim, possam ser beneficiadas com crédito presumido do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/4/1501637948049.jpg>

Empresas automotivas têm até 31 de outubro para apresentarem novos projetos e serem beneficiadas com crédito presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados
Foto: Rodolfo Buhner/La Imagem

O prazo anterior se encerrou em 30 de junho, mas o governo não divulgou a tempo as regras e, por isso, editou a MP. Na proposta enviada ao Congresso, o Executivo adiou o período até 31 de agosto, mas o trecho foi

alterado para ampliar o prazo durante votação na Câmara. A MP já está em vigor, mas precisava da aprovação no Congresso para virar lei em definitivo.

O crédito previsto na proposta serve para ressarcir as empresas das contribuições para o PIS-Pasep e Cofins em vendas realizadas entre 1º de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2025. Durante esse período, as empresas precisam respeitar patamares mínimos de investimentos em inovação tecnológica, desenvolvimento e pesquisas.

O projeto serviu para prorrogar um benefício já existente para empresas instaladas no Norte, Nordeste e Centro-Oeste, que montam e fabricam carros, caminhonetes, caminhões, tratores, máquinas de escavação, empilhadeiras, carroçarias, reboques para transporte de mercadorias e também as partes e as peças desses veículos.

Centro-Oeste

Outra mudança aprovada pela Câmara favoreceu, diretamente, às montadoras de automóveis instaladas no Centro-Oeste. Inicialmente, a MP não incluía a região na prorrogação do incentivo fiscal.

Uma lei de 1997 estabeleceu o Regime Automotivo para o Desenvolvimento Regional, com incentivos fiscais para as empresas instaladas nessas regiões que sejam montadoras de veículos automotores ou fabricantes de autopeças.

As empresas habilitadas precisam apresentar projetos com programação de investimentos e pesquisas para o desenvolvimento de produtos ou de novos modelos de produtos que já existem.

Para se adequar à Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), o relator na Câmara, deputado André de Paula (PSD-PE), propôs uma compensação para a renúncia de receita, que será de R\$ 150

milhões anuais, segundo dados da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia.

Com isso, entre 2021 e 2025, será cobrado o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, e Relativas a Títulos e Valores Mobiliários (IOF) sobre as operações de crédito praticadas com recursos do Fundo Constitucional de Financiamento do Centro-Oeste (FCO).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 06/10/2020

BRASIL É O 8º PAÍS QUE MAIS CRIOU VAGAS EM ENERGIA SOLAR EM 2019

Segundo a Absolar, País contratou 60 mil trabalhadores para o setor no ano passado e deixou para trás líderes históricos como a Alemanha e o Reino Unido

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - O Brasil entrou pela primeira vez no ranking dos dez países que mais geraram emprego no setor de energia solar fotovoltaica em 2019, ficando em oitavo lugar e deixando para trás líderes históricos do segmento, como Alemanha e Reino Unido, informou na última segunda-feira, 5, a Associação Brasileira de Energia Solar (Absolar).

O ranking é elaborado pela Agência Internacional de Energia Renovável (Irena), que em relatório mostrou que o setor de energia renovável gerou 11,5 milhões empregos no mundo em 2019, com a participação majoritária da indústria solar fotovoltaica em 3,8 milhões de postos de trabalho, um terço do total.

O Brasil gerou mais de 43 mil empregos no setor solar fotovoltaico no ano passado, mas, segundo a levantamento da Absolar, baseado em premissas mais abrangentes e que incorporam todos os elos da cadeia de valor do setor com operações no País, a contratação total em 2019 atingiu a marca de 60 mil trabalhadores.

“De acordo com o estudo, no quesito igualdade de oportunidades, o setor de renováveis é mais inclusivo e equilibrado em relação ao gênero, com as mulheres representando 32% dos postos, valor significativamente superior ao encontrado no setor de combustíveis fósseis, em que a representatividade feminina é de apenas 21%”, disse a Absolar em nota.

Segundo o presidente da entidade, Rodrigo Sauaia, a energia solar fotovoltaica terá função cada vez mais estratégica para o atingimento das metas de desenvolvimento socioeconômico e sustentável do Brasil e dos demais países.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 06/10/2020

GOVERNO E CONGRESSO FAZEM LISTA COM NOVAS PROPOSTAS PARA O RENDA CIDADÃ

Presidente, ministros e parlamentares voltaram a discutir medidas para abrir espaço de R\$ 45,4 bilhões no Orçamento e viabilizar o substituto do Bolsa Família

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

BRASÍLIA - O governo e o Congresso colocaram no radar uma lista de medidas de ajuste que podem abrir um espaço no Orçamento para bancar a ampliação do Bolsa Família por meio do novo Renda Cidadã. As propostas fazem parte do cardápio de um jantar na última segunda-feira, 5, com a presença do ministro da Economia, Paulo Guedes, e dos presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), para tentar encontrar uma solução para o programa social sem furar o teto de gastos, regra que limita o avanço das despesas à inflação.

O foco das medidas é ajuste nas despesas, como penduricalhos dos altos salários, mas também medidas na área tributária para aumentar a arrecadação, como por exemplo, taxaço de dividendos, corte de isenções do Imposto de Renda da Pessoa Física. A estratégia é fazer uma ponte com a reforma tributária.

O objetivo é buscar uma reaproximação entre Guedes e o Congresso e mostrar coesão em torno da agenda de responsabilidade fiscal, que passou a ser vista com desconfiança diante do racha dentro do próprio governo sobre flexibilizar ou não o teto de gastos para acomodar o Renda Cidadã.

Ao longo de todo o dia, integrantes do governo buscaram apaziguar os ânimos após os desentendimentos entre Guedes e o ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, na última sexta, 2. O presidente Jair Bolsonaro tomou café da manhã no Palácio da Alvorada com Maia, Marinho, o ministro da Secretaria de Governo, Luiz Eduardo Ramos, e o relator da proposta que criará o Renda Cidadã, senador Márcio Bittar (MDB-AC).

Segundo apurou o Estadão, o presidente da Câmara reforçou a necessidade de cortar despesas e insistiu na manutenção do teto de gastos, dizendo que não é possível encontrar "fórmula mágica" para o novo programa. Maia defende a regulamentação dos chamados gatilhos, medidas de corte de despesas para manter teto sem mudanças.

Em seguida, Bittar foi ao Ministério da Economia e saiu de lá ao lado de Guedes, prometendo respeitar o teto de gastos na criação do Renda Cidadã. Mas uma hora e meia depois de afirmar que qualquer demanda relacionada ao Renda Cidadã terá de passar pelo "carimbo" do ministro da Economia, Paulo Guedes, o senador voltou a se reunir com Marinho para discutir detalhes da proposta, segundo duas fontes do governo ouvidas pela reportagem. O encontro não consta na agenda oficial.

Um dos patrocinadores do encontro entre Maia e Guedes, o senador Renan Calheiros (MDB-AL), usou o Twitter para defender a necessidade de combater altos salários do funcionalismo e uma tributação maior para remuneração cima de R\$ 50 mil como fontes de receitas para o novo programa.

Medidas

A lista de medidas que circula no governo é ainda maior. A mais significativa é a proposta que transfere a responsabilidade pelo pagamento do auxílio-doença ao empregador, que por sua vez abateria o valor da contribuição paga ao INSS. Hoje o pagamento é feito pelo INSS quando o período de afastamento é superior a 15 dias. A mudança, já cogitada no passado pelo Congresso, pode liberar R\$ 18,4 bilhões dentro do teto, segundo cálculos obtidos pelo Estadão.

Outra proposta é elevar o tempo mínimo que o empregado com carteira assinada precisa trabalhar para ter direito ao abono salarial (espécie de 14º salário pago a quem ganha até R\$ 2.090). Hoje, o trabalhador tem direito a um valor proporcional do abono a partir de um mês trabalhado com carteira assinada no ano. A cada mês, o valor do abono é acrescido na proporção de 1/12 avos do salário mínimo. A sugestão é elevar essa "carência" a um período mínimo de seis meses. O impacto seria de até R\$ 12 bilhões.

Também estão na lista de propostas uma mudança na regra do Benefício de Prestação Continuada (BPC), pago a idosos e pessoas com deficiência de baixa renda, concedendo acesso a quem tem renda de até R\$ 280 por pessoa, com análise também de condições de miserabilidade e vulnerabilidade (economia de R\$ 3,9 bilhões) e uma revisão na regra de permanência no Bolsa Família, com proibição de acúmulo com outros benefícios sociais (impacto de R\$ 4,3 bilhões).

Outras sugestões são a redução de penduricalhos e a regulamentação do teto remuneratório para servidores (com economia de R\$ 2,2 bilhões), liberar recursos do FGTS em parcelas antes de o trabalhador demitido acessar o seguro-desemprego (impacto de R\$ 3,1 bilhões) e revisão no seguro-defeso (economia de R\$ 1,5 bilhão).

"A sustentabilidade do teto de gastos exige uma revisão continuada das despesas, aperfeiçoando a qualidade do gasto público", defendeu Arnaldo Lima, ex-assessor especial do Ministério do Planejamento e hoje diretor de Estratégias Públicas da MAG Seguros.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 06/10/2020

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PARA BLACKROCK, VITÓRIA DE BIDEN PODE ACELERAR DESCARBONIZAÇÃO DA ECONOMIA DOS EUA

A gestora acredita que uma possível "Blue Wave" ("onda azul") — cenário que consistiria no controle democrata da Câmara dos Deputados e do Senado — poderia acelerar uma transição sustentável

Por Gabriel Roca, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/hogAglvrUBzf5SXe73VTa2Rqzwc=/0x0:960x579/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/D/d/7dVrQhQBOLw0IE2xZy7g/casa-dos-ventos-energia-renovaveis-facebook.jpg](https://s2.glbimg.com/hogAglvrUBzf5SXe73VTa2Rqzwc=/0x0:960x579/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/D/d/7dVrQhQBOLw0IE2xZy7g/casa-dos-ventos-energia-renovaveis-facebook.jpg)

Foto : Facebook/Casa dos Ventos

instituições financeiras começam a avaliar o que uma mudança de comando na Casa Branca poderia significar para a economia e para os ativos financeiros do país. Para a BlackRock, as implicações devem ser mais sentidas em três frentes: energia, tecnologia e saúde.

Com relação a matrizes energéticas, a gestora acredita que uma possível "Blue Wave" ("onda azul") — cenário que consistiria no controle democrata da Câmara dos Deputados e do Senado, sob a presidência de Biden — poderia acelerar uma transição sustentável, que já vem ocorrendo nos últimos anos.

Segundo aponta a BlackRock, a participação da eletricidade gerada por fontes renováveis tem crescido constantemente nos EUA — de 10% em 2010 para 17% em 2019 —, de acordo com a Administração de Informação de Energia (EIA, da sigla em inglês) dos EUA.

"Uma vitória ampla democrata poderia acelerar a descarbonização do setor de energia, ao estender e expandir os créditos fiscais para fontes de energia renováveis e outras fontes industriais de carbono zero, como o sequestro de carbono", afirmam os analistas das BlackRock Investment Institute, Mike Pyle, Elga Bartsch e Scott Thiel.

De acordo com a gestora, a “onda azul” provavelmente levaria a um grande impulso no investimento público em energia limpa, enquanto que, com um Congresso dividido, os gastos fiscais seriam significativamente mais restritos.

Os analistas ponderam que o endurecimento das regras de exploração, produção e transporte de petróleo e gás, além de uma repressão às licenças de perfuração, poderiam restringir a oferta de óleo de xisto nos EUA e empurrar os preços do petróleo para cima, especialmente à medida que a demanda se recuperar após a pandemia.

“No entanto, qualquer aumento nos preços do petróleo pode não ser sustentado, dada a perspectiva de uma mudança acelerada para energia limpa no setor de transporte”, afirmam os estrategistas. “Vemos oportunidades nos mercados privados de energias renováveis, infraestrutura digital e transporte, independentemente do resultado da eleição, dada a mudança estrutural para a sustentabilidade”, concluem.

Tecnologia

Para o setor de tecnologia, um governo Biden provavelmente traria revisões antitruste mais duras, inclusive em torno de questões como salários e poder das plataformas. Reformas fiscais também poderiam pesar particularmente sobre os gigantes globais da tecnologia, segundo a BlackRock.

“Vemos os riscos regulatórios enfrentados pelas gigantes de tecnologia como administráveis, em geral, visto que muitas já se ajustaram às regras de privacidade de dados mais rígidas da Europa”, afirmam.

A gestora crê que o potencial de liderança dentro do setor possa se estender a um conjunto mais amplo de empresas de diferentes categorias, o que inclui companhias de conectividade 5G.

“Empresas de software e semicondutores também podem assumir a dianteira, já que enfrentam menos riscos regulatórios e desfrutam de tendências de crescimento de longo prazo. Outras empresas de tecnologia também podem se beneficiar da transição para energia limpa e de uma mudança em direção a uma maior eficiência energética”, concluem.

Saúde

Por fim, de maneira diferente do que ocorreu nos primeiros anos da administração Obama e Trump, quando a reforma do sistema de saúde era o principal tema da campanha eleitoral, a BlackRock vê um cenário mais estável no segmento de saúde no primeiro ano de um possível mandato de Biden.

De acordo com a gestora, a resposta à pandemia, a recuperação econômica e as iniciativas relacionadas ao clima provavelmente terão prioridade em 2021.

No entanto, há riscos para a previsão. “A Suprema Corte deve julgar um caso sobre o ‘Affordable Care Act’ uma semana após a eleição, potencialmente empurrando o debate sobre saúde de volta para o primeiro plano”, dizem os analistas da instituição.

“Medidas para conter o aumento dos preços dos medicamentos são um foco potencial, independentemente do resultado da eleição. Ainda assim, esperamos apenas uma ação modesta contra o pano de fundo da pandemia, já que os fabricantes de medicamentos estão desempenhando um papel importante no desenvolvimento de vacinas e na resposta à covid-19”, concluem.

A BlackRock vê as melhores oportunidades no setor de saúde em empresas de dispositivos médicos e de diagnósticos, além de algumas farmacêuticas de grande capitalização na Europa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 06/10/2020

2W ENERGIA ESTRUTURA FINANCIAMENTO E EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA PROJETO EÓLICO NO RN

Complexo Anemus tem entrada em operação comercial prevista para o primeiro trimestre de 2022
Por *Letícia Fucuchima, Valor — São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/GYyA5uIOBZaJIN7Y0Yr7ZM9QZA=/0x0:720x479/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/9/R/m8blu5RQefBX3PhrARag/015abr8.jpg](https://s2.glbimg.com/GYyA5uIOBZaJIN7Y0Yr7ZM9QZA=/0x0:720x479/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/9/R/m8blu5RQefBX3PhrARag/015abr8.jpg)

— Foto: *Carla Gottgens/Bloomberg*

A 2W Energia, uma das maiores comercializadoras independentes do país, preparou uma nova estruturação financeira para colocar de pé o projeto eólico Anemus, no Rio Grande do Norte.

Depois de desistir dos planos de abertura de capital, a companhia fechou um financiamento do tipo “mezanino” — híbrido de financiamento por dívida e por participação — junto à gestora Darby Overseas Partners, subsidiária da Franklin Templeton, no valor de US\$ 30 milhões. Também mandou o BTG Pactual para uma emissão de debêntures de infraestrutura, a fim de captar de R\$ 600 milhões.

“Todo o montante necessário para construir e operar o empreendimento já está negociado”, afirmou, em nota, o CEO da comercializadora, Claudio Ribeiro. O projeto eólico contará ainda com recursos próprios da 2W Energia.

Com capacidade instalada de 138,6 megawatts (MW), o complexo Anemus tem entrada em operação comercial prevista para o primeiro trimestre de 2022. A 2W Energia já assinou um termo de compromisso com a fabricante WEG para o fornecimento dos equipamentos.

O plano de negócios da 2W prevê a entrada do grupo no segmento de geração de energia através da construção de quatro projetos eólicos até 2024, nos estados do Rio Grande do Norte e Ceará. Os empreendimentos, que somam 1 gigawatt (GW) de capacidade instalada, devem exigir investimentos de R\$ 4,4 bilhões. A energia dos parques será totalmente direcionada para a comercialização no ambiente de contratação livre (ACL).

“Acabamos de exercer nossa opção de compra para nosso segundo projeto, o Aracati, e já estamos em negociação com algumas gestoras para elaborar um FIP-IE ou estruturas de capital similares a Anemus para equacionar o financiamento desse projeto”, afirma Ribeiro. Localizado no Ceará, o projeto Aracati tem 260 MW de capacidade a ser instalada e investimento estimado em R\$ 1,1 bilhão.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data : 06/10/2020

TRÁFEGO EM ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 14,8% DURANTE A PANDEMIA

Período de comparação vai de 16 de março (início da quarentena no país) a 4 de outubro, em relação com o mesmo período de 2019

Por *Allan Ravagnani, Valor — São Paulo*

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 14,8% entre os dias 16 de março (início da quarentena no país) até 4 de outubro, na comparação com o mesmo período de 2019, fruto da menor mobilidade diante da pandemia da covid-19.



[https://s2.glbimg.com/yWsoAy_x2hEKPhC-bOkHysaTFEOg=/0x0:536x227/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLq/e_corodovias-parana-rep-facebook.png](https://s2.glbimg.com/yWsoAy_x2hEKPhC-bOkHysaTFEOg=/0x0:536x227/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLq/e_corodovias-parana-rep-facebook.png)

— Foto: Reprodução

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias de maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, teve uma redução de 12,2% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 26,7% menor do que o visto um ano atrás.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem tido um saldo positivo no período, aumentando o número de veículos pedagiados em 8,6%, graças ao movimento dos caminhões que abastecem o porto. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 12,1%.

A Ecosul, que administra rodovias do polo rodoviário de Pelotas no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 7,2%, a Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 3% menor, e a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 26% de volume de carros em seus pedágios no período.

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram nesta estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período compreendido, mas a Eco135 teve aumento de tráfego de 2,2% e a 050 viu uma alta de 2,7% no período.

Se incluídas na comparação anual, a queda do tráfego total dos veículos nas estradas sob concessão da Ecorodovias seria de 11,2% no período destacado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 06/10/2020



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PETROBRAS REDUZ PROCESSAMENTO EM REFINARIAS A MENOS DE 70% DA CAPACIDADE POR PARADA EM UNIDADES

Nível de processamento de petróleo nas refinarias da Petrobras recuou ao menor nível desde o início de junho.

Por Reuters

A carga global de processamento de petróleo em refinarias da Petrobras teve "expressiva queda na última semana", para 69,2% da capacidade no último domingo, contra 76,8% no mesmo dia da semana anterior, mostrou boletim do Ministério de Minas e Energia divulgado nesta terça-feira (6).

A redução ocorre "em função de parada total das unidades da Recap e da Reduc", disse a pasta, sem detalhar, em referência às refinarias da estatal em Capuava (SP) e Duque de Caxias (RJ). Procurada, a Petrobras não respondeu.

Com essa recente redução nas atividades, o nível de processamento de petróleo nas refinarias da Petrobras recuou ao menor nível desde o início de junho, quando tocou 65%, de acordo com os relatórios do ministério, que acompanham o impacto da pandemia de coronavírus sobre o setor de energia e o mercado de combustíveis.

No começo de abril, em meio ao ápice de quarentenas adotadas por Estados e municípios para conter a disseminação da Covid-19, a carga das refinarias da estatal chegou a tocar mínimas no ano, abaixo de 55%, iniciando trajetória de recuperação em meados daquele mês.

O relatório do governo não trouxe na mais recente edição números sobre o mercado de combustíveis. No boletim anterior, de 28 de setembro, a pasta apontava aumento de 3,6% na comercialização de gasolina até 22 de setembro quando na comparação com mesmo período do ano passado, enquanto a venda de diesel tinha alta de 10,5%.

As vendas de etanol tinham alta de 3,4% nessa mesma base de comparação, enquanto as de querosene de aviação desabavam 55,9%, em meio às restrições em vigor para viagens aéreas.

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

Data : 06/10/2020

OMC REVISAR PREVISÃO E VÊ QUEDA DE 9,2% NO COMÉRCIO GLOBAL DE BENS EM 2020

Ressurgimento de casos de Covid-19 no quarto trimestre, no entanto, pode reduzir ritmo de recuperação.

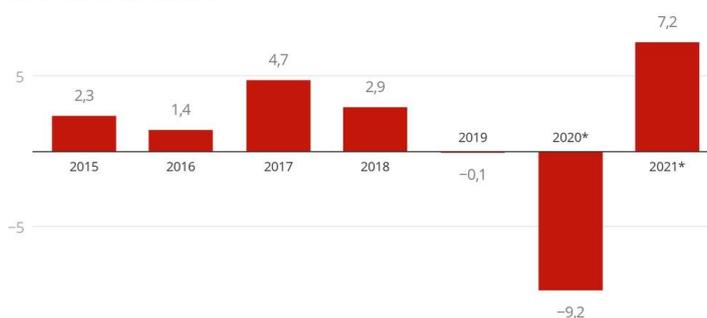
Por G1

A Organização Mundial do Comércio (OMC) revisou nesta terça-feira (6) sua previsão para o comércio global de bens este ano. A estimativa agora é de uma queda de 9,2%, menor que o tombo de 12,9% estimado em abril no cenário otimista – no cenário pessimista, a entidade via queda de até 32%.

Para 2021, a OMC agora estima uma alta de 7,2%, mais modesta que a expansão de 21% a 24% esperada anteriormente.

Desempenho do comércio global

Em % sobre o ano anterior



Fonte: OMC

"Essas estimativas estão sujeitas a um grau não usualmente alto de incertezas, uma vez que dependem da evolução da pandemia e das respostas dos governos a ela", destacou o órgão global de comércio.

[https://s2.glbimg.com/mZKpA9I32EjdrpDgOol417-aWAq=/0x0:1340x840/1008x0/smart/filter:s:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/Y/f/JK4eBhQfe5MtA](https://s2.glbimg.com/mZKpA9I32EjdrpDgOol417-aWAq=/0x0:1340x840/1008x0/smart/filter:s:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/Y/f/JK4eBhQfe5MtA)

uydXluQ/nonqx-desempenho-do-com-rcio-global.png

Retomada em junho e julho

Segundo a OMC, o desempenho do comércio no ano superou as expectativas devido a um crescimento em junho e julho, conforme as medidas de restrição foram sendo levantadas e a atividade econômica acelerou, com alta especialmente forte no comércio de produtos relacionados à pandemia.

Esse ritmo, no entanto, pode perder força conforme a demanda arrefece e os estoques tenham sido refeitos. "Mais efeitos negativos são possíveis se houver um ressurgimento da Covid-19 no quarto trimestre", adverte a entidade.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data : 06/10/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BR DO MAR RECEBE PROPOSTA PARA DESTINAÇÃO DIRETA DE RECURSOS DO FMM PARA FORNECEDORES NACIONAIS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/10/2020 - 17:54



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180225-estaleiro-trabalho-equipamento-conteudo-local.jpg>

Arquivo/Divulgação

Emenda apresentada ao PL 4199/2020 prevê ampliar a dinâmica da cadeia produtiva da indústria naval, estendendo a aplicação dos recursos do fundo setorial em forma de financiamentos aos fabricantes de módulos, conjuntos, subconjuntos e equipamentos.

O deputado Vitor Lippi (PSDB/SP) apresentou uma proposta de emenda ao

projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar) a fim de definir normas e critérios para utilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) diretamente pela cadeia de fornecimento instalada no Brasil. O autor argumentou que a inclusão do dispositivo no PL pretende ampliar a dinâmica da cadeia produtiva da indústria naval, estendendo a aplicação dos recursos do fundo setorial em forma de financiamentos aos fabricantes de módulos, conjuntos, subconjuntos e equipamentos.

“Sem desmerecer a atividade típica dos estaleiros de projetar, prototipar, realizar ensaios, pesquisar novos materiais, construir casco e montar a embarcação, a indústria de equipamentos navais constitui uma cadeia de fornecimentos que envolve tecnologia e grande responsabilidade sobre o desempenho do navio acabado”, ressaltou o parlamentar em sua justificativa.

Na justificativa da emenda, o deputado considerou que este direcionamento do FMM para a indústria nacional não deve prejudicar a construção de embarcações estrangeiras destinadas à navegação de cabotagem, tendo em vista a disponibilidade de recursos de custo extremamente competitivo no mercado financeiro internacional. “Aplicar os recursos do FMM, já insuficientes para o atendimento da indústria naval brasileira, para financiar a produção de embarcações no exterior, não é coerente sob o ponto de vista da geração de empregos e renda no Brasil”, apontou.

Lippi acrescentou que o PL apresenta algumas vulnerabilidades por não dar maior atenção à indústria naval brasileira que se encontra em crise por falta de encomendas e uma grande ociosidade. Segundo o deputado, as emendas apresentadas visam criar uma interação entre a dinamização do transporte de cabotagem e a reativação da indústria naval brasileira, através de medidas com objetivo de estimular a indústria de construção naval nacional. A proposta de emenda também foi assinada eletronicamente pelo deputado Fausto Pinato (PP/SP), vice líder do bloco PL, PP, PSD, Solidariedade, PROS, PTB e Avante.

Em outra emenda, eles pedem a suspensão do inciso do PL que prevê a revisão da vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval. Os parlamentares também sugeriram a supressão do dispositivo que estabelece às embarcações estrangeiras afretadas o direito ao produto da arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e ao ressarcimento aos quais as empresas brasileiras de navegação (EBNs) têm das parcelas que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência do AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado nas regiões Norte e Nordeste. A emenda solicita ainda a retirada da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico para Combustíveis (Cide-Combustíveis) e do AFRMM da lista dos tributos federais a terem os pagamentos suspensos para as embarcações afretadas autorizadas a operar na cabotagem que serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação.

Esta emenda também pede a retirada do PL do artigo que prevê alterações na Lei 9432/1997 no sentido de autorizar o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira, sendo ampliado de forma escalonada até ser totalmente flexibilizado a partir de janeiro de 2023. O texto original do PL prevê que as EBNs poderão operar na navegação de cabotagem, com embarcações afretadas de acordo com o escalonamento, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações. Além disso, o texto atual estabelece que as embarcações afretadas a casco nu de acordo não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade.

O autor considerou que devem ser suprimidas do PL mudanças no afretamento que comprometem a política nacional de desenvolvimento da indústria naval, dando abertura quase plena à importação de embarcações destinadas ao transporte por cabotagem, em detrimento da indústria brasileira. “A proposta denota insensibilidade à crise enfrentada pelos estaleiros brasileiros, não por falta de mercado, mas de encomendas em razão da conjuntura desfavorável da economia brasileira a partir de 2014, agravada com a eclosão da pandemia da covid-19 em março deste ano”, salientou. Ele defendeu que o programa de estímulo à cabotagem deve ser implementado priorizando a utilização da capacidade na indústria naval brasileira, e não apenas facilitando, de forma quase que incondicional, a admissão livre de todos os tributos de embarcações construídas no exterior.

A Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) apoiou as emendas apresentadas. A câmara setorial de equipamentos navais, offshore e onshore da associação (CSENO/Abimaq) avalia que a indústria espera, com esta emenda, dar uma dinâmica maior à cadeia produtiva da indústria naval, com extensão da aplicação dos recursos do FMM em forma de financiamentos aos fabricantes de máquinas e equipamentos destinados ao uso naval. “A indústria de equipamentos navais vêm sofrendo pela falta de projetos de construção no Brasil nos últimos anos. Acreditamos que o acesso ao fundo, proporcionará um aumento da competitividade nesse momento importante de fomento à cabotagem no Brasil”, disse o presidente CSENO, Bruno Galhardo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2020

DESFEITA PARCERIA ENTRE ECOVIX E ASMAR QUE DISPUTARIA PROJETO NAPANT

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/10/2020 - 11:30



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201006-estaleiro-rio-grande-divulgacao.jpg>

Divulgação Ecovix

Empresa brasileira relatou à Marinha dificuldade jurídica do estaleiro chileno Asmar, de administração pública, se associar à SPE que seria formada no Brasil. Estatuto do Asmar, porém, permite a associação do estaleiro a empresas públicas e privadas nacionais e estrangeiras. Representante de chilenos diz que rompimento foi unilateral por parte da Ecovix.

A Ecovix declinou de participar da concorrência da Marinha do Brasil para a construção de um navio de apoio antártico (NAPAnt). Procurada pela Portos e Navios, a Ecovix confirmou a informação e que já comunicou a Marinha sobre a desistência, por meio de carta formalizada. Segundo a empresa, dona do Estaleiro Rio Grande (RS), houve dificuldade jurídica do estaleiro chileno Asmar em se associar em sociedade de propósito específico (SPE) aqui no Brasil. O estatuto do Asmar, porém, permite a associação do estaleiro a empresas públicas e privadas nacionais e estrangeiras.

A parceria, anunciada no final de agosto, incluía um acordo de cooperação, com transferência de tecnologia da empresa chilena para a brasileira, a fim de aumentar as chances de vitória no edital. A Marinha exige comprovação de capacidade e experiência, nos últimos 10 anos, na construção de navios destinados a operação em ambientes polares. De acordo com as regras, tal capacidade e experiência podem ser do próprio estaleiro, ou de um parceiro tecnológico.

A empresa chilena é uma estatal de administração autônoma focada em construção naval. Para a habilitação das duas empresas no certame, a Asmar deveria participar da SPE que seria formada. A desistência da empresa chilena, porém, inviabilizou a participação da empresa brasileira. Segundo a Ecovix, não houve dificuldade técnica, porém a Asmar, que é uma empresa pública, optou por não participar por se tratar de uma SPE e ter que estar em linha com o regimento jurídico brasileiro. “Após uma avaliação cuidadosa dos riscos, sem a Asmar no grupo, a Ecovix não atende às condições de habilitação da concorrência para o projeto”, informou a Ecovix à reportagem.

Consultada sobre os desdobramentos da parceria, a VSK Tactical, empresa contratada pelo Asmar para a gestão estratégica do projeto, afirmou que a decisão de sair do projeto foi unilateral da Ecovix. Marcellus Ferreira Pinto, advogado e CEO da VSK, explicou que o estatuto do Asmar estabelece que compete ao conselho de administração deliberar sobre a entrada ou não em uma SPE e que a consulta à empresa chilena foi feita a uma única pessoa sem competência para dar a resposta final. “Em momento algum, o Asmar disse de forma definitiva que não participaria da SPE com a Ecovix”, disse Pinto.

O representante do estaleiro chileno ressaltou que o prazo da concorrência está em aberto e que o Asmar não saiu do certame. “A VSK está sendo sondada por dois estaleiros e não descarta a formação de uma nova parceria com outros players”, contou o presidente da VSK. Pinto disse ainda que o Asmar tomou conhecimento pela imprensa e que não foi comunicado da decisão a respeito da parceria, mesmo tendo sido assinado um protocolo de intenções com a Ecovix.

A Ecovix reiterou que permanece à disposição e espera participar de futuras oportunidades junto a Marinha do Brasil. A entrega das propostas para o projeto NApAnt, que substituirá o navio de apoio oceanográfico Ary Rongel, deve ocorrer até o final deste ano e anúncio final do vencedor em meados de 2021. De acordo com a força naval, os proponentes deverão apresentar propostas para a construção de um NApAnt, com base em projeto de propriedade intelectual próprio. Os projetos deverão atender aos requisitos e especificações detalhadas na Request for Proposal (RFP), divulgada em maio deste ano. O orçamento estabelecido no Ministério da Defesa é da ordem de R\$ 750 milhões.

Petrobras — Na semana passada, a Nova Engevix informou que está novamente apta a participar das licitações da Petrobras. Com a decisão, a empresa se junta à lista de companhias que retornaram ao cadastro de fornecedores da estatal. A avaliação das empresas cadastradas envolveu processo de due diligence de integridade. A Nova Engevix destacou que atendeu a todas as exigências da petroleira e agora está apta a fechar novos contratos. Com programa de compliance tendo atendido às exigências, a expectativa da empresa é iniciar seu processo de requalificação dentro da petroleira a fim de tornar-se, novamente, uma fornecedora fixa e fechar novos contratos. A análise é feita regularmente com todos os fornecedores da companhia e atribui diferentes GRI (graus de risco de integridade). “A Nova Engevix, parte interessada em manter relacionamento com a Petrobras, foi submetida com sucesso a todas as diligências apropriadas de acordo com o Programa Petrobras de Prevenção da Corrupção (PPPC)”, destacou em nota a empresa que, em novembro de 2019, assinou um acordo de leniência no valor de R\$ 516 milhões.

Nota da Redação: Matéria atualizada às 16h45 para acréscimo de informações e do posicionamento da representante do estaleiro Asmar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2020

DIRETOR DO BNDES: O QUE VEM SE DESENHANDO PARA CODESA É O MODELO DA CONCESSÃO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 06/10/2020 - 20:23

Este modelo foi sendo desenhando após análise das características dos portos que fazem parte da companhia.

O diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), Fabio Abrahão, afirmou nesta terça-feira (06), durante o Sul Export, que o modelo de desestatização que vem se desenhando para a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) é realmente o da concessão. Segundo ele, este caminho foi percebido após análise das características dos portos que fazem parte da companhia, assim como a partir da observação de outras variáveis.

Segundo ele, para a realização dos estudos de desestatização dos portos no Brasil, o BNDES visitou portos pelo mundo, incluindo da Austrália. O modelo australiano de privatização portuária foi indicado inicialmente como base para elaboração dos estudos de desestatização dos portos brasileiros. No entanto, Abrahão afirmou que embora tal modelo tenha servido de inspiração, não foi possível reportá-lo ao contexto brasileiro diante das diferenças das condições sócio-econômicas entre ambos os países. O BNDES vem sendo responsável pelos estudos para desestatização também dos Portos de Santos e São Sebastião.

Ele explicou que não existe apenas um único modelo nos portos australianos. Embora o mais comentado seja o chamado de “tuperização”, privatização total do porto, também existem modelos de concessão com forte regulação. Neste último caso, aplicados, principalmente, em portos considerados estratégicos em termos de interesse público.

Nos modelos que vêm sendo elaborados pelo BNDES no Brasil a questão da regulação irá depender das condições de competitividade. De acordo com ele, quando não há nível de

contestabilidade e competição adequados, haverá necessidade de uma maior regulação e atuação mais forte por parte do estado para evitar abusos. Caso seja adequado, segundo ele, será necessária apenas de um monitoramento, uma supervisão por parte do agente regulador.

“Em função de tudo isso, no desenho que a gente está propondo para a Codesa, é justamente de maneira que haja uma remuneração adequada pelos investimentos e serviços prestados pelo agente privado, mas que essa remuneração não cause distorções para que a gente não caia na situação de haver aumento abusivo, preços abusivos e também que fique claro o porquê do preço está sendo aumentado”, disse Abrahão. No entanto, ele frisou o agente terá a liberdade de eventualmente negociar com os operadores portuários um aumento na tarifa em função de algo investimento que não esteja previamente definido no contrato.

Ele garantiu também que todos os contratos com os arrendatários serão respeitados na perspectiva dos modelos. “O que estamos desenhando é que esses contratos passem a ser entre a administração e os seus arrendatários, mas com respeito a todas as cláusulas”, destacou. Apesar disso, não está descartada a possibilidade de alterações contratuais que podem ser estabelecidas em comum acordo entre ambas as partes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2020

ARTIGO SOBRE MARÍTIMOS NO BR DO MAR SERÁ EDITADO E APRESENTADO AO CONGRESSO

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 06/10/2020 - 19:21



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201004-navio-porta-conteiner-1.jpg>

Arquivo

Dino Batista disse que artigo sobre trabalhador marítimo no PL não está adequado e que já existe

Um dos pontos mais polêmicos do Projeto de Lei (nº 4491/2020), o BR do Mar é a necessidade de que 2/3 da tripulação seja de trabalhadores marítimos brasileiros nas embarcações estrangeiras afretadas a tempo. Esta definição está presente no Art. 12º do PL. Porém, segundo afirmou o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura (DNHI), Dino Batista, o governo deve alterar o texto deste artigo. A proposta alternativa foi elaborada após discussões junto ao Ministério Público do Trabalho (MPT) e deverá ser entregue ao relator, quando este for escolhido. A informação foi dada durante o Sul Export, evento online realizado nesta terça-feira (06).

Batista afirmou que depois intenso trabalho junto ao MPT percebeu-se que o texto a respeito do tema presente no Projeto de Lei está inadequado. A nova redação, segundo ele, irá trazer mais segurança jurídica para que de fato seja possível fazer a redução de custos do trabalhador marítimo proposta pelo projeto. Ele explicou que são os encargos trabalhistas no Brasil que encarecem o custo do trabalhador marítimo brasileiro. E mesmo atuando em navio de bandeira estrangeira, sob as regras do país de origem da embarcação, sem uma amarração sobre como se dará o contrato desse marítimo, poderá incorrer em insegurança jurídica ao armador.

Outro aspecto do PL que vem recebendo críticas por parte de representantes do setor é a “timidez” com que aquele vem tratando a questão da desburocratização da cabotagem. De acordo com o presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Cleber Lucas, o projeto deixou de lado este tema que, para ele, é o mais importante do setor. Um dos exemplos

citados por ele seria o que chamou de “burocracia documental”. Segundo ele, este ainda representa um dos maiores entraves para o desenvolvimento da navegação, especialmente dentro da perspectiva da multimodalidade. Ele afirmou que apesar das novas tecnologias, ainda existe um excesso de documentação ainda que eletrônica. “O que falta é uma política de estado para resolver essa questão e criar um documento único”, disse Lucas.

Batista afirmou que embora o projeto não tenha tratado de forma muito aprofundada sobre o tema, estando agora no Congresso Nacional pode ser uma oportunidade para que os parlamentares sugiram emendas que enriqueçam o PL no quesito da desburocratização, entre outros temas. Ele destacou a emenda nº 26 ao projeto, que traz a não exigência do certificado de livre prática para a navegação doméstica, o que inclui a cabotagem. Além disso, segundo ele, a desburocratização também vem sendo debatida por meio do comitê técnico criado no âmbito da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2020

“NÃO ADIANTA TER NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E NÃO TER O TERMINAL”, DIZ PILONI

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 05/10/2020 - 20:44



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200612-navio-porta-conteiner-712.jpg>

Arquivo

Lei nº 14.047/2020, decorrente da MP 945 traz a possibilidade de criação de terminais a partir de contratos temporários.

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni afirmou, durante o Sul Export, evento online realizado nesta segunda-feira (05) que não adianta pensar no crescimento da cabotagem sem pensar nas condições que devem ser oferecidas pelos terminais portuários. Para tanto, ele destacou a necessidade de se fazer investimentos e aumentar a capacidade portuária.

Ele lembrou que o Projeto de Lei (4199/2020), BR do Mar, traz a proposta de afretamento a tempo de embarcação para fazer as chamadas operações especiais, ou seja, rotas que ainda não são abrangidas pela cabotagem brasileira, mas que com a aprovação do projeto passarão a ser. E, para isso, segundo ele serão necessários terminais que atendam de forma eficiente este serviço. Piloni frisou que a existência desses terminais se tornou possível por meio da aprovação da lei nº 14.047/2020, decorrente da MP 945, como foi o caso da possibilidade de realização de contratos temporários nos portos.

“Com isso a gente consegue dar condições flexíveis e rápidas para que as empresas e o mercado consigam enxergar uma solução de cabotagem considerando tanto a navegação quanto os terminais”, disse Piloni. Ele frisou que é importante usar os terminais de forma mais eficiente, a partir da convivência entre a navegação de longo curso e a cabotagem, mas sendo necessário que sejam feitos todos os processos de melhorias e desburocratização para a carga da cabotagem operada dentro do mesmo terminal de longo curso.

Já dentro da possibilidade do novo mecanismo do contrato de uso temporário passa a existir a oportunidade de que, caso não haja uma infraestrutura já vocacionada para a operação de cabotagem, que possa ser iniciada uma operação de uma nova linha para esta forma de navegação.

Ele destacou ainda que o compromisso da secretaria seja pensar de forma sistêmica o setor de transporte aquaviário. E dentro dessa perspectiva, ele reforçou a possibilidade de que seja utilizado o Fundo da Marinha Mercante (FMM) para investimentos em obras nas vias navegáveis. “Talvez a gente tenha que lançar mão de iniciativas criativas como, por exemplo, a utilização do fundo”, pontuou. Ele também lembrou que a pasta vem discutindo as formas de parcerias privadas capazes de viabilizar os investimentos necessários para “tornar as vias navegáveis, em hidrovias de fato”, finalizou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2020

ALÉM DO MODELO EXPLORATÓRIO, EPL PROPÕE ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO PARA DESESTATIZAÇÃO DE ITAJAÍ

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 05/10/2020 - 19:42



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

Arquivo

Serão analisados os principais mercados em que estão inseridos os competidores do porto, históricos de movimentação e aproveitamento de áreas.

Responsável pelos estudos do modelo de desestatização do Porto de Itajaí (SC), a Empresa de Planejamento e Logística S.A (EPL) tem planos mais abrangentes para o modelo: definir não apenas a forma de exploração em si, mas também

elaborar uma estratégia de negócios. Isso inclui questões de mercado como análise de demanda, preços, soluções de engenharia, entre outros. Final do último mês a empresa assinou contrato com consórcio vencedor do certame para subsidiar o projeto a ser elaborado pelo EPL.

O consórcio DEMAREST/EXE ENGENHARIA/ MIND é formado pelas empresas Almeida, Rotenberg e Boscoli, Sociedade de Advogados, Exe Engenharia Ltda e Mind Estudos e Projetos de Engenharia Ltda. Os produtos dos serviços prestados devem ser entregues, em sua versão definitiva, três meses após a assinatura do contrato. Este terá vigência pelo período de 18 meses. Os serviços prestados pelo consórcio irão abranger atividades de avaliação técnico-operacional; Due Diligence Jurídica; avaliação do negócio; avaliação ambiental, entre outros. A desestatização do porto está previsto para 2022.

A EPL destacou que já possui expertise na elaboração de estudos de viabilidade econômico-financeira de arrendamentos portuários, e que isso contribuiu elaborar uma proposta para o porto baseada tanto no modelo de exploração em si, quanto na estratégia de negócio.

Para este último será realizada uma avaliação preliminar da atual situação do Porto de Itajaí, principalmente no que tange aos principais mercados em que estão inseridos seus competidores, além de históricos de movimentação, aproveitamento de áreas e seus principais desafios à competitividade. Na sequência serão elaborados também modelos jurídico-regulatórios, com discriminação dos arranjos “juridicamente possíveis e tecnicamente elaborados”. A partir da escolha do modelo pelo concedente, será definida uma estratégia para a organização dos trabalhos necessários à desestatização.

De acordo com a empresa ainda, o modelo regulatório irá decorrer de dois aspectos gerais: o primeiro da atual estrutura jurídica da Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) e o segundo da própria modelagem e de sua viabilidade jurídica frente ao marco regulatório do setor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/10/2020