

TCU APROVA RECOMENDAÇÕES PARA MELHORAR EFICIÊNCIA DE PORTOS

Relatório com medidas compara operação de complexos públicos com a de terminais de uso privado (TUP)

Por Fernanda Balbino Da Redação



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

Arrendamentos de áreas portuárias demoram mais de dois anos no País (Divulgação/ Creative Commons)

a eficiência dos portos organizados (públicos) brasileiros. O documento, que reúne propostas para alterar a legislação e editar normativos infra legais para desburocratizar o arrendamento de terminais, será enviado ao Ministério da Infraestrutura.

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, no final da tarde de ontem, um relatório com recomendações de melhorar

O relatório de auditoria, elaborado pela área técnica do órgão, também identificou oportunidades de melhoria relacionadas à gestão de trabalhadores e de autoridades portuárias.

“Acentuo que o cenário atual dos portos públicos demonstra os efeitos adversos de assimetrias legais e regulatórias impostas aos terminais portuários. Quando comparado com os TUP (Terminais de Uso Privado), o porto público mostra-se muito mais burocrático, moroso, rígido, centralizado e ineficiente. A situação encontrada prejudica sobre maneira a competitividade logística brasileira”, destacou o ministro do TCU Bruno Dantas, responsável pelo acompanhamento do relatório elaborado pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (Seinfra) do órgão.

No Brasil, os processos de arrendamentos portuários levam, em média, mais de dois anos para serem concluídos. Em contrapartida, em complexos portuários como o de Houston, nos Estados Unidos, a escolha do arrendatário ocorre, em 90% das vezes, dentro de um prazo que varia entre quatro e oito meses. Segundo Dantas, entre as possíveis causas para a ociosidade dos portos públicos, destacaram-se a complexidade e amorosidade do processo de arrendamento, em relação aos processos de autorização de TUP.

“A Seinfra propôs encaminhamento no sentido de recomendar a propositura de ações legislativas ou a edição de normativos infra legais, visando adotar a utilização de procedimentos simplificados para a seleção de arrendatários em casos específicos e a criação de mecanismos diversos para contratação para a exploração portuária”, destacou o ministro.

Trabalhadores

O recrutamento obrigatório de trabalhadores através do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) é outro ponto citado como entrave para a atratividade dos portos públicos. Para o ministro do TCU André Luis de Carvalho, o setor caminha para a automatização de operações.

“O desafio vai ser colocar robô. A gente vê em países mais avançados que boa parte é robô. É uma situação difícil, mas necessária para a gente, finalmente, abrir os portos”, destacou Carvalho.

Também são apontadas a dificuldade de contratar e a falta de recursos das autoridades portuárias, como fatores que prejudicam a prestação de serviços adequados no complexo portuário. “Nomeações de gestores sem qualificação técnica ou gerencial representam obstáculo

à gestão profissional, orientada a resultados, transparente e eficiente de autoridades portuárias públicas”, destacou a Seinfra do TCU.

“Do ponto de vista da infraestrutura nacional, este é o processo mais importante que eu teria para relatar. É uma auditoria operacional acerca das limitações dos portos organizados em comparação aos terminais de uso privado”, afirmou Dantas.

Infraestrutura

Procurado, o Ministério da Infraestrutura informou que recebeu “bem as recomendações do relatório do TCU, que identificou pontos que são uma percepção quase consensual no setor sobre a necessidade de melhorias no modelo de gestão de portos públicos, buscando como paradigma o modelo considerado de sucesso dos terminais privados”. Segundo o Ministério, as recomendações do TCU “ajudarão, ainda, a pautar o Ministério para futuras ações legais/normativas da pasta para o segmento portuário”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/10/2020

ALESSANDRA BACCI: O FUTURO DO PROFISSIONAL DE COMÉRCIO EXTERIOR

O objetivo é potencializar o tempo e o talento humano, utilizando os sistemas para resolverem problemas complexos de forma simples e eficiente

Por Alessandra Bacci



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.121882:1602089534/Arte-Padron-Porto-Mar.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=493f1ec&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.121882:1602089534/Arte-Padron-Porto-Mar.jpg?f=2x1&pf=493f1ec&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Alessandra Bacci: O futuro do profissional de Comércio Exterior (Ilustração: Padron)

A pandemia do novo coronavírus acelerou não somente o processo de transformação digital, como desencadeou uma necessidade de autoconhecimento e autodesenvolvimento dos profissionais em todos os níveis da organização. No âmbito do Comércio Exterior, esse fator não foi diferente. Como em toda crise severa, o resultado é uma janela de oportunidades para que se conquiste a valorização equitativa dos papéis da tecnologia e das pessoas na evolução da empresa. Com tamanha burocracia dentro da gestão de Comex, os profissionais necessitam, cada vez mais, se atentarem às mudanças do mercado, bem como fortalecerem suas jornadas.

A área, que acompanha regimes alfandegários e cambiais, bem como demais atividades relacionadas à rotina administrativa, tanto de vertentes públicas como privadas, mostra sua importância a cada novo dia. Independentemente do segmento de atuação, a transformação tecnológica deve ser levada em conta.

Nesse sentido, as inovações digitais já não provocam a mesma resistência de antes por parte dos colaboradores e não se limitam somente aos ganhos de eficiência e produtividade. Dessa forma, para controles relacionados à importação e exportação, softwares específicos vêm se destacando, potencializando, assim, as atividades do profissional de Comércio Exterior.

O que vivenciávamos até então era um desalinhamento entre as inovações de sistemas e a evolução dos recursos humanos da empresa, em que os profissionais, mesmo conscientes da necessidade de rápida adaptação para sobreviverem no novo mercado, não conseguiam reagir no mesmo compasso das transformações digitais, tampouco aproveitar todas suas potencialidades.

A pandemia e os reflexos do distanciamento social, que vão desde o aumento do uso da tecnologia básica em nosso dia a dia aos desafios de se manter a produtividade no home office “forçado”, definitivamente aceleraram o futuro. Por isso, é inevitável intensificar a transformação

comportamental dos colaboradores, processo que deve ser fomentado pela empresa por meio de capacitação, avaliações e engajamento da liderança.

Tecnologia humanizada

Em seu livro Futuro S/A, André Souza, CEO da empresa homônima, realiza um compilado de conteúdos referentes à transformação cultural das organizações. Uma de suas frases representa com fidelidade a importância de se discutir o papel das pessoas ante a digitalização em massa que tende a continuar nos próximos anos. "... O humano vai mostrar que o humano precisa ser humano. E que o robô será robô". Por mais desprezioso que possa parecer, esse trecho reforça que não se trata de substituir o trabalho humano e ofuscar seu protagonismo, mas de atribuir uma abordagem plenamente estratégica para que os profissionais sejam valorizados.

A insistência em sistemas manuais reduz a participação humana a tarefas repetitivas que beiram a exaustão, comprometendo oportunidades de destaque para o indivíduo. Por isso, pensar na utilização da tecnologia de forma humana deve ser uma medida imediata para empresas interessadas em absorver o potencial por trás da transformação digital, sem desconsiderar as consequências positivas dessa movimentação à realidade de trabalho compartilhada internamente.

Profissional mais tecnológico

Em outros tempos, planilhas e modelos manuais foram importantes para nosso segmento, mas a aceleração da tecnologia, entre movimentos governamentais e a obtenção de resultados animadores, aponta para a urgência de se inserir o profissional de Comex em um ambiente digital, tanto no aspecto técnico como no intelectual.

Atualmente, uma gestão que lide com a complexidade do Comércio Exterior não pode simplesmente ignorar o sucesso para o planejamento estratégico identificado nessa coexistência entre ser humano e máquina. Com essa mudança no mindset da operação e a automatização de processos, o potencial de cada um dos profissionais será evidenciado.

Não por acaso, aquela resistência à transformação digital tem deixado a pauta das pessoas, que estão conscientes quanto à naturalidade do tema. O Comércio Exterior é um exemplo concreto e capaz de dimensionar o real impacto da tecnologia sobre a gestão de uma empresa. O objetivo é potencializar o tempo e o talento humano, utilizando os sistemas para resolverem problemas complexos de forma simples e eficiente. Dessa forma, soluções inovadoras são grandes aliadas, não obstáculos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/10/2020

MAURO PENTEADO E GABRIEL FURTADO: A BR DO MAR E O FUTURO DA CABOTAGEM NO BRASIL

A cabotagem é ainda tida como uma alternativa logística particularmente sustentável e segura

Por Mauro Bardawil Penteado / Gabriel Rapoport Furtado



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.58630:1562505682/Cabotagem.PNG?f=2x1&\\$p\\$f=26946ad&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.58630:1562505682/Cabotagem.PNG?f=2x1&pf=26946ad&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Mauro Penteado e Gabriel Furtado: A BR do Mar e o futuro da cabotagem no Brasil (Carlos Nogueira/AT)

Sabe-se que o litoral brasileiro, distribuído em quase 7.500 km de extensão, figura entre as maiores superfícies litorâneas nacionais – ocupando, ainda, o papel de maior costa atlântica do mundo. Das 27 unidades federativas do país, 17 estados possuem acesso direto ao mar, sendo que, na maioria deles, a capital se situa na zona costeira, ou muito próxima ao litoral – isso sem falar nas grandes bacias hidrográficas que estendem o potencial da navegação ao interior do território do Brasil.

Tal panorama evidencia o enorme potencial da cabotagem para a movimentação de cargas e para a composição da matriz de transportes do país. Para além de um modal com custos potencialmente mais baixos do que, por exemplo, o transporte rodoviário, a cabotagem é ainda tida como uma alternativa logística particularmente sustentável e segura. Não obstante, de acordo com dados do último Plano Nacional de Logística (PNL) – referente aos anos 2015- 2025 –, a cabotagem responde por pouco mais de 10% da matriz de transportes do país.

Assim, com o objetivo de propulsionar, para, ao menos, 30%, a participação da cabotagem na logística nacional, o Governo Federal encaminhou ao Congresso um verdadeiro Programa de Incentivo à Cabotagem, conhecido como “BR do Mar”. Trata-se do PL 4.199/2020, que atualmente tramita, em regime de urgência, na Câmara dos Deputados.

O PL parte de um diagnóstico robusto sobre os gargalos que teriam obstado o desenvolvimento e o dinamismo deste mercado nos últimos anos – particularmente sob o marco da Lei nº 9.432/97. Seriam eles: (i) sob a perspectiva da frota: o lastro, em embarcações nacionais, necessário para a constituição das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN); (ii) sob a perspectiva dos custos do serviço: a disciplina da circularização e dos afretamentos por tempo, impondo ao setor a hipertrofiada estrutura de custos nacional e insulando o mercado interno da estrutura internacional de custos; (iii) sob a perspectiva da indústria naval: a proteção e o fomento a um segmento em que a concorrência internacional (particularmente com a capacidade de produção chinesa) já não mais poderia ser alcançada; e (iv) sob a perspectiva da infraestrutura portuária: a rigidez do regime de ocupação de áreas portuárias, cujos instrumentos de exploração (basicamente o contrato de arrendamento) ofereciam muito pouca flexibilidade para a experimentação de novas soluções logísticas envolvendo a cabotagem.

Diante deste quadro, o PL 4.199/2020 propõe a criação do “Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar”, cujos objetivos, nos termos do art. 1º, envolvem, entre outros: (i) ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte de cabotagem; (ii) incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço; (iii) ampliar a disponibilidade de frota no território nacional; (iv) revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem em relação às políticas de construção naval; e (v) incentivar investimentos e operações que atendam a mercados ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira.

Para fins de habilitação no Programa, a empresa interessada deverá, consoante disposto no art. 3º do PL, estar autorizada para atuar como EBN, sendo que a qualificação será concedida por ato do Ministro da Infraestrutura, que deverá, ainda, regulamentar a disciplina de concessão para tal habilitação.

Quanto aos desafios a serem superados para o desenvolvimento do mercado de cabotagem, o PL buscou oferecer soluções específicas para cada uma das frentes mencionadas.

Quanto à frota, uma série de inovações propostas reformulam fundamentalmente a estrutura do setor. Para a expansão da oferta de embarcações de cabotagem e de empresas autorizadas, o art. 21 do PL propõe alteração da Lei nº 9.432/97 para, entre outras modificações, determinar-se o fim do lastro para a constituição de uma EBN, isto é, facultando a qualificação como EBN de empresa que não possua embarcações próprias, mas tão somente afretamentos a casco nu (modalidade em que a embarcação é afretada, sob a bandeira brasileira, para uso e controle da contratante, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação). É criada, adicionalmente, a figura da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, cujo objeto é o exclusivamente o afretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras, sem sua efetiva operação.

Quanto aos custos do serviço, o PL busca dinamizar a disciplina dos afretamentos por tempo (nos quais a embarcação é recebida sob bandeira estrangeira, já armada e tripulada, sujeita, portanto, aos custos de sua bandeira de origem – incluídos os respectivos custos de capital, trabalhistas, tributários e securitários, combinando-se para a prestação de serviços a preços até 70% inferiores). Todavia, com o objetivo de assegurar a regularidade do serviço (em face da maior exposição ambicionada ao mercado internacional e suas flutuações), a BR do Mar buscou, em

seu art. 5º, apontar as condicionantes para a realização do afretamento por tempo. Inicialmente, cumpre destacar que a empresa habilitada no Programa poderá afretar embarcações exclusivamente de subsidiária integral estrangeira por ela controlada – e desde que as embarcações sejam (i) de propriedade da subsidiária ou (ii) estejam em sua posse sob contrato de afretamento a casco nu.

Ademais, o § 1º do art. 5º descreve as hipóteses em que o afretamento por tempo poderá ser realizado, incluindo (i) a substituição de embarcações de tipo semelhante que estejam em construção ou sob modernização ou reparo; (ii) o atendimento a contratos de transporte de longo prazo; e (iii) a prestação de operações especiais de cabotagem, por prazo de até quatro anos, para o atendimento de rotas ou mercados ainda não contemplados pela cabotagem.

Ainda, no afretamento a casco nu de que trata o PL, as embarcações ficarão sujeitas à obrigatoriedade de utilização de pelo menos dois terços da tripulação composta por brasileiros, em cada nível técnico do oficialato, incluindo necessariamente o comandante, entre outros postos estratégicos para a condução da embarcação.

Finalmente, ainda sob a perspectiva dos custos, propõe-se a suspensão total do pagamento de uma série de tributos federais, entre os quais: (i) o Imposto de Importação – II; (ii) o Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI; (iii) o PIS/Pasep-Importação; (iv) a Cofins-Importação; (v) a CIDE-Combustíveis; e (vi) o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM.

Quanto à indústria naval, o PL visa ao fortalecimento e ao aumento da escala do segmento de manutenção e reparos nos estaleiros brasileiros – mediante a utilização de recursos do Fundo da Marinha Mercante, inclusive por estrangeiros, para a docagem, conversão, modernização ou reparação, de embarcações próprias ou afretadas, em estaleiros nacionais.

Finalmente, sob a perspectiva da infraestrutura portuária, sem prejuízo das inovações introduzidas pela Lei nº 14.047/2020 (resultante do PLV 30/2020), a BR do Mar busca consolidar, nos termos do seu art. 16, a autorização para uso temporário, pelo prazo de até quatro anos, de áreas e instalações portuárias, localizadas na poligonal de portos organizados, em operações especiais de cabotagem (buscando, assim, fomentar o uso da cabotagem em cargas, rotas e regiões nas quais o modal ainda não se consolidou).

Com tais medidas, o Ministério da Infraestrutura espera que o mercado de cabotagem no país passe a crescer, desde logo, perto de 30% ao ano, com a duplicação do volume de contêineres transportados até 2022 e a ampliação de 40% da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos.

Entretanto, após o trâmite inicial do PL, alguns pontos de atenção já ganham destaque, sobretudo no que diz respeito: (i) ao regime trabalhista e à segurança jurídica da contratação de tripulação brasileira em embarcações submetidas a bandeiras estrangeiras; (ii) à regulamentação posterior de conceitos estruturantes para o Programa, como os contratos de longo prazo; e (iii) às especificações, incluindo tonelagens e tipos de carga, habilitadas a se beneficiar do novo regime de afretamentos.

Assim, após o meticuloso trabalho do Ministério da Infraestrutura, após intensos debates com Ministério da Economia, caberá agora ao Congresso o refinamento e a definição dos contornos finais da BR do Mar. *Mauro Pentead e Gabriel Rapoport Furtado são, respectivamente, sócio e advogado de infraestrutura do Machado Meyer Advogados.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/10/2020

ANTAQ FAZ PESQUISA SOBRE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NO TRANSPORTE DE CONTÊINERES

Empresas que fazem uso do serviço serão abordadas pela agência no início de novembro para preenchimento de questionário online

Da Redação

A utilização da navegação de cabotagem (costeira) no transporte de contêineres será tema da próxima pesquisa realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Empresas que fizeram uso do serviço em 2019 e 2020, assim como companhias que podem se beneficiar da atividade, serão abordadas em novembro para responderem um questionário online sobre o tema.

O envio do questionário, elaborado pela equipe técnica da Gerência de Desenvolvimento e Estudos, da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Antaq, será por e-mail, entre os dias 5 e 6 de novembro. No e-mail constará o link específico para acesso e informações necessárias para o preenchimento do formulário.

Os dados coletados terão caráter sigiloso e serão utilizados para atualizar o cenário da prestação dos serviços de cabotagem, principalmente em função da pandemia da covid-19. Os resultados da pesquisa serão divulgadas no Boletim Informativo Aquaviário, disponibilizados periodicamente pela Antaq.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/10/2020

WEBINAR PORTO & MAR DEBATERÁ PLANOS DE CANDIDATOS A PREFEITO

Debate será transmitido ao vivo pela página do Facebook do Grupo Tribuna nesta quinta-feira (8), às 15 horas

Da Redação

Os planos dos candidatos a prefeito de Santos para o Porto e para sua cadeia de negócios no Município serão debatidos por especialistas do setor nesta quinta-feira (8), às 15 horas, durante o 18º Webinar Porto & Mar 2020. Ele será transmitido ao vivo pela página do Facebook do Grupo.

Tribuna (www.facebook.com/grupo.tribuna) e pelo canal do Youtube do Jornal A Tribuna.

Com o tema As eleições municipais em Santos e o Porto, o webinar terá como debatedores o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino; o coordenador da Câmara Setorial de Operadores Portuários da Associação Comercial de Santos e gerente-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas; e o presidente da Comissão de Direito Portuário da OAB Santos, Lucas Renio da Silva. A mediação será do editor de Porto & Mar, de A Tribuna, Leopoldo Figueiredo.

Além de debater os planos portuários dos candidatos a prefeito de Santos nas eleições deste ano, os convidados vão analisar as expectativas da relação Porto-Cidade nos próximos quatro anos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/10/2020

ESPECIALISTAS PROPÕEM MUDANÇAS NO BR DO MAR

Programa de incentivo à cabotagem do Minfra está em debate no Congresso Nacional

Por Fernanda Balbino Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.54630:1559833719/Porto.jpeg ?f=2x1&\\$p\\$f=f1da82f&q=0.8&w=1500&\\$ w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.54630:1559833719/Porto.jpeg ?f=2x1&pf=f1da82f&q=0.8&w=1500&$ w=f075b93)

Operação de contêineres em Santos: projeto de apoio à cabotagem prevê ampliar atividade nos portos ()

A desoneração da folha de pagamento de trabalhadores do setor e o financiamento da produção naval são alguns pontos fundamentais para garantir o incentivo à

cabotagem no Brasil, com consequente benefícios ao consumidor final. Segundo especialistas no

setor, as questões, que incluem a manutenção do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e do Fundo de Marinha Mercante (FMM), deveriam constar no programa BR do Mar, em tramitação no Congresso Nacional.

A BR do Mar foi debatida durante o Congresso Nacional de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, promovido recentemente pela Ordem dos Advogados do Brasil no Espírito Santo (OAB-ES). Com o projeto, o Ministério da Infraestrutura pretende ampliar o volume de contêineres transportados entre portos do País – a cabotagem é o transporte marítimo de cargas ao longo de uma costa.

Além disso, o plano prevê a ampliação da capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

Mas, para o professor de Direito da Universidade de São Paulo (USP) Wagner Menezes, o BR do Mar não pode ser apenas um estímulo às empresas que prestam serviço. “A diminuição do custo deve chegar ao consumidor final, senão vai atender a algum determinado tipo de grupo que vai se beneficiar dessas tarifas”.

Para a CEO do estaleiro Atlântico Sul, Nicolle Mattar, apesar da boa intenção do Governo Federal em desenvolver a cabotagem, o projeto pode causar alguns reflexos no setor naval. A principal crítica é a possibilidade de utilização de navios estrangeiros para as rotas no País.

“A BR do Mar desvia da indústria nacional uma demanda importante, que é a construção de navios de cabotagem. Eu vejo muitas pessoas falando que, nos últimos anos, só foram feitos seis, sete navios de cabotagem. Mas se a gente pegar o levantamento do FMM, não foram só esses. O número é maior, de, pelo menos, 30 navios”.

Por outro lado, a executiva concorda que o plano poderá garantir oportunidades. “Acreditamos que, com o aumento das embarcações na costa brasileira, a gente vai ter aumento natural por demanda de reparo de embarcações e, em função disso, a gente vai ter outros estaleiros focando nessa atividade, que está ainda à margem dos maiores estaleiros que foram construídos com a vocação de construção naval”.

Preocupação

O custo Brasil, que inclui despesas decorrentes da legislação trabalhista e a burocracia, é uma preocupação, principalmente quando há concorrência com empresas estrangeiras, que não se submetem às normas do País.

“O BR do Mar cria certa oportunidade para o mercado de reparo, mas isso não é suficiente para o desenvolvimento da indústria. Para que nós possamos nos desenvolver como indústria, nós precisamos de uma política industrial efetiva. A nossa indústria é muito demandada a competir com a concorrência internacional em termos de preços – prazos já alcançamos os mesmos. Mas não conseguimos competir porque temos uma estrutura de custos completamente diferente”, afirmou Nicolle.

Porém, segundo o diretor de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Dino Antunes Dias Batista, ações para redução de burocracia e outras relacionadas ao bunker, combustível utilizado na cabotagem, estão sendo endereçadas.

“O projeto de lei tem pontos secundários, como a criação da Empresa Brasileira de Investimento em Navegação, alguns usos diferenciados para o FMM ou mesmo das contas vinculadas. Isso tudo faz parte do PL 4199, mas não é o coração do projeto. Ele tem como foco uma alteração na estrutura de afretamentos vigente hoje no País”, destacou Batista.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 08/10/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APRESENTA EM SEMINÁRIO VIRTUAL INTERNACIONAL ESTUDO SOBRE A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

Evento contou com a parceria do Ministério das Relações Exteriores, da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) e do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná

A ANTAQ realizou, nesta quarta-feira (7), o seminário virtual Hidrovia Paraguai-Paraná – Perspectivas, Análises e Propostas. O evento contou com a parceria do Ministério das Relações Exteriores, da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) e do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná.

Houve apresentações sobre as ações do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná, sobre Estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta e demanda de carga entre os países signatários do Acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná e sobre o Sistema de Classificação Fluvial para América do Sul, sobre a integração regional da hidrovia, entre outros assuntos. O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou da abertura e fez uma apresentação sobre as estratégias para incrementar a relevância da Hidrovia Paraguai-Paraná como corredor de comércio exterior do Brasil.

Tokarski defendeu que as informações sobre a hidrovia devem estar conectadas e chegar aos países que compõem a área de influência da Paraguai-Paraná: Brasil, Paraguai, Uruguai, Bolívia e Argentina. O diretor da ANTAQ colocou a Agência à disposição para hospedar dados sobre a via fluvial. “Além de hospedar, é preciso padronizar os dados, ter uma frequência de compilação e envio de dados e publicar essas informações. A ANTAQ é referência na produção de estatísticas”, destacou Tokarski.



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/Paraguai-Paran%C3%A1-Extens%C3%A3o.jpg>

O diretor da ANTAQ afirmou, ainda, que, com a produção e divulgação de informações sobre a Hidrovia Paraguai-Paraná, a iniciativa privada se sentirá mais segura para investir na via. Tokarski informou que, de 2010 a 2019, o transporte de cargas nas hidrovias do Brasil cresceu 73%. Na Hidrovia Paraguai-Paraná, esse transporte cresceu 82%

entre 2010 a 2014, mas caiu 45% entre 2015 e 2019. Com relação aos produtos brasileiros transportados, 90% são minérios. Esse comportamento, diferente ao de outros corredores hidroviários, motivou a Agência a elaborar o “Estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta e demanda de carga entre os países signatários do Acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná”, que foi apresentado durante o evento desta quarta-feira pelo superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da ANTAQ, José Renato Fialho.

O estudo baseou-se em três eixos: o eixo de mercado, que envolveu as trocas comerciais entre os países signatários do acordo; o eixo infraestrutura, que identificou tanto as condições da infraestrutura aquaviária ao longo da hidrovia, mas também as malhas rodoviária e ferroviária de ligação da infraestrutura aquaviária; e o eixo regulatório, que apontou as diferenças regulatórias entre os países signatários. Como resultado, e após simulações logísticas, foram estimados os produtos e seus volumes com potencial para serem atraídos para a hidrovia.

Por fim, a pesquisa contemplou um estudo de caso que simulou o custo de instalação e operação de uma empresa de navegação em cada um dos países signatários do Acordo. O resultado demonstra que implantação e operação da empresa fictícia é muito mais cara e burocrática no Brasil do que no Paraguai, que tem o ambiente mais facilitado. Como exemplo, a alíquota do imposto de renda no Brasil varia de 24% até 34%, enquanto no Paraguai é única, de 10%. As alíquotas das contribuições previdenciárias também têm diferenças significativas, com valores de 28,2% e 16,5%, no Brasil e Paraguai, respectivamente.

O trabalho integral, com seus 7 relatórios, pode ser consultado no seguinte endereço: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/estudos/>.



Estudo da Prática Regulatória e Vantagens Competitivas da Hidrovia Paraguai – Paraná



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/Paraguai-Paran%C3%A1-Estudo-de-caso.jpg>

Estudo de Caso

• Carga tributária

ALÍQUOTAS DO IMPOSTO DE RENDA	
Argentina	35%
Bolívia	25%
Brasil	24% até 34%
Paraguai	10%
Uruguai	25%

• Carga trabalhista

ALÍQUOTAS DAS CONTRIBUIÇÕES PREVIDENCIÁRIAS PATRONAIS	
Argentina	21,00%
Bolívia	16,77%
Brasil	28,20%
Paraguai	16,50%
Uruguai	12,50%

• Requisitos para a importação de embarcações

CUSTO TRIBUTÁRIO DE IMPORTAÇÃO DE UMA BARCAÇA VALOR : R\$ 3.780.360,00*	
País	Tributos sob o valor da barcaça (%)
Argentina	47%
Bolívia	15%
Brasil	48%
Paraguai	21,5%
Uruguai	22%

Estimativa de preço no valor de US\$ 1,5 milhões para aquisição de uma barcaça nova
(Fonte: Santander Traders Portal, 2017; Receita Federal, 2016)

Romina Bocache, da Secretaria Executiva do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná, afirmou que as estatísticas referentes à hidrovia são fundamentais para a elaboração de políticas públicas. Além disso, ela defendeu uma convergência regulatória entre as leis dos países influenciados pela Paraguai-Paraná.

Para Marcelo Viegas, ministro conselheiro na Embaixada do Brasil em Buenos Aires, e para Ricardo Sánchez, oficial superior de Assuntos Econômicos da Cepal, eventos como esse são importantes para apresentar propostas e avanços para que se alcance o objetivo principal que é a integração regional da hidrovia.

Ricardo J. Sánchez, oficial de Assuntos Econômicos da CEPAL, destacou que a implantação da Hidrovia Paraguai-Paraná foi fundamental para a expansão do setor agrícola da Argentina e do Paraguai e que o aumento e manutenção da profundidade da via ajudarão no desenvolvimento econômico da região de influência da hidrovia.

A proposta de Sistema de Classificação Fluvial para América do Sul foi apresentada por Fabio Weikert Bicalho, oficial associado de Assuntos Econômicos na CEPAL. Segundo Bicalho, o sistema será uma ferramenta para avaliar a situação das hidrovias existentes e sua capacidade atual e potencial, e possibilitará a sua integração às cadeias logísticas nacionais e regionais.

Tokarski, respondendo a uma pergunta, comentou que, segundo conclusões do estudo realizado pela ANTAQ, o Brasil tem maiores exigências e é mais burocrático, perdemos empresas que se instalaram nos outros países da hidrovia. Mas por outro lado, o diretor informou a instalação de dois novos terminais no estado de Mato Grosso do Sul e que estão acontecendo audiências públicas visando à instalação de outros dois no Mato Grosso, possibilitando, num futuro próximo, sair e chegar produtos do estado que é o maior produtor brasileiro do agronegócio.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 08/10/2020

PORTAL PORTO GENTE

PORTO VERDE COMO PADRÃO DE PRODUTIVIDADE

Editorial Portogente

Eco Portos ajudam sua comunidade a alcançar objetivos de sustentabilidade e aumentar a produtividade

Convém refletir sobre o Congresso Green Port, anunciado para 20 e 21 de outubro de 2021, em Piraeus, na Grécia. Crescendo mundialmente, o movimento de Portos Verdes está estabelecendo um padrão de sustentabilidade que nenhum porto brasileiro detém, até agora. Ainda que se possa mostrar avanços significativos, a condição necessária ainda é um desafio hercúleo.

Este tema foi amplamente debatido no Webinar Semanal do Portogente (WSP) "Na Conquista do Porto Verde", e mostrou a abrangência e as exigências dos requisitos para atender aos padrões mundiais do Green Port. Avulta, nesse quadro, o compromisso do ator dessa complexa atividade de ser um gerador de inovações e insights, que se traduzam em uma nova forma de atuar, preservando o clima e com ações mitigadoras.

Este contexto abrange a qualidade do ar, água, solo; eliminar ruídos, bem como preservar flora e fauna. Conceitualmente, assumir uma visão de sustentabilidade no seu sentido amplo, em relação à logística do porto. O debate da relação Porto-Cidade é essencial para o entendimento dos objetivos humanos e sociais na busca do equilíbrio com os propósitos tecnológico e econômico, com vistas à produtividade.

Para harmonizar essa complexidade de variáveis, enseja fortalecer o conceito de comunidade portuária, hoje muito fragilizada pela centralização das decisões em Brasília. Só assim será possível alinhar os interesses regionais e o negócio portuário, na construção de uma otimização conjunta do uso da área pelas empresas formadoras do porto. Esse ganho sistêmico favorece ações para reduzir a emissão de carbono e aumentar a capacidade de resposta às imposições ambientais, com investimento compartilhado.

À vista disso, é necessário que os portos brasileiros se coloquem a caminho do Porto Verde. Por onde começar? Não basta incorporar condutas alinhadas às especificações internacionais, sem levar em conta as especificidades do porto. Assim, estabelecer objetivos claros para implementar: o que deve ser feito, como, por quem e, quando?

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 08/10/2020

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

COMÉRCIO VAREJISTA ATINGE MAIOR ALTA DE VENDAS EM 20 ANOS

O volume de vendas do comércio varejista brasileiro teve alta de 3,4% na passagem de julho para agosto deste ano - maior variação da série histórica da PMC

O volume de vendas do comércio varejista brasileiro teve alta de 3,4% na passagem de julho para agosto deste ano. Com o resultado, o indicador atingiu o maior patamar da série histórica da Pesquisa Mensal de Comércio (PMC), iniciada em 2000, ficando 2,6% acima do recorde anterior, de outubro de 2014.

Essa foi a quarta alta consecutiva do indicador, depois dos recuos de 2,4% em março e de 16,7% em abril, devido ao início das medidas de isolamento adotadas por causa da pandemia de covid-19.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/10/2020

PRIVATIZAÇÃO DOS CORREIOS NÃO VAI SAIR ANTES DE 2022

Correios: estatal integra um Comitê Interministerial formado pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, BNDES, Ministério da Economia e Ministério das Comunicações

Da redação

Apesar das expectativas geradas pelo ministro das Comunicações, Fábio Faria, em torno da privatização dos Correios nos próximos meses, o presidente da estatal, Floriano Peixoto, disse que os estudos sobre o modelo de privatização só estarão prontos no final de 2021. Com isso, a operação não deve sair do papel antes de 2022.

Em entrevista à revista Exame, Peixoto comentou que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Consórcio Postar estão conduzindo o estudo de avaliação dos cenários de desestatização do setor postal brasileiro, que abriga mais de 95 mil funcionários em todo o País.

Segundo ele, a estatal integra um Comitê Interministerial formado pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, BNDES, Ministério da Economia e Ministério das Comunicações. Neste grupo são discutidos os rumos da companhia em conjunto com o Consórcio Postar.

Semanas atrás, Fábio Faria disse que os Correios estavam na mira de redes varejistas como Amazon e Magazine Luiza. No último dia 26 de setembro, no entanto, Faria afirmou ter se antecipado a um possível interesse de mercado e não recebeu uma proposta formal de qualquer uma das cinco grandes empresas que ele havia mencionado antes.

Além das duas megaempresas, FedEx, Mercado Livre e DHL eram companhias que estavam no radar do governo, mesmo sem um interesse formal das companhias em participar do processo de privatização ou de compra dos Correios.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/10/2020

BANCOS LEILOAM 573 IMÓVEIS COM DESCONTO DE ATÉ 60%

As propriedades oferecidas são casas, apartamentos, terrenos, galpões, áreas rurais e prédios comerciais, ocupadas e desocupadas

Da redação

Interessados em comprar um imóvel de leilão podem contar com 573 oportunidades abertas para lances virtuais pelas instituições financeiras. As propriedades oferecidas são casas, apartamentos, terrenos, galpões, áreas rurais e prédios comerciais, ocupadas e desocupadas.

Os bens estão localizados nos seguintes estados: Bahia, São Paulo, Minas Gerais, Maranhão, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná, Sergipe, Mato Grosso, Ceará, Alagoas, Goiás, Mato Grosso do Sul, Espírito Santo, Amazonas, Pará, Pernambuco, Piauí, Paraíba, Rio Grande do Sul e Rio Grande do Norte.

Segundo a Zukerman Leilões, as unidades vendidas no leilão podem ter desconto de até 60% na comparação com o valor de mercado. É possível encontrar 252 lotes de diversas instituições financeiras, como Santander, Bradesco, Banco Inter, Pan, Safra e Daycoval.

O pagamento pode ser à vista ou parcelado, dependendo do imóvel escolhido. Os lances vão de R\$ 11 mil a R\$ 12,4 milhões.

Especialistas aconselham a ler atentamente o edital do lote desejado, verificar se a unidade está desocupada ou não e se tem dívidas com IPTU e condomínio, por exemplo.

Para participar da negociação e ofertar lances nos imóveis, os interessados devem se cadastrar no site da Zukerman Leilões.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 08/10/2020



EXTRA ONLINE

GOVERNO LANÇA EDITAL PARA ESTUDAR CONCESSÃO DE SANTOS DUMONT E CONGONHAS

Por Manoel Ventura



<https://extra.globo.com/incoming/2468318-1-9e3-4f6/w640h360-PROP/x87703951-ri-rio-de-janeiro-rj-31-03-2020-coronaviruscancelamento-de-voos-deixa-os-aeroportos-prat.jpg.pagespeed.ic.-T0Tq3KBRd.jpg>

O aeroporto Santos Dumont será leiloado com o de Jacarepaguá
O aeroporto Santos Dumont será leiloado com o de Jacarepaguá
Foto: Márcia Foletto / Agência O Globo

para contratar os estudos técnicos necessários para concessão dos dois aeroportos mais movimentados do Brasil, Santos Dumont, no Rio, e Congonhas, em São Paulo. O leilão está previsto para 2022.

O governo federal publicou, nesta quinta-feira, no Diário Oficial da União, o edital

A intenção do governo é realizar o leilão em bloco com outros terminais no primeiro semestre de 2022, antes das eleições presidenciais.

O aeroporto Santos Dumont será leiloado com o de Jacarepaguá, ambos no Rio, e outros três terminais mineiros (Uberlândia, Uberaba e Montes Claros). Estarão no lote de Congonhas os aeroportos de São José do Campos e Campo de Marte, em São Paulo, e mais três do Mato Grosso do Sul (Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã).

Também será concedido nessa rodada mais um bloco do Norte, puxado pelo aeroporto de Belém junto com Marabá, Macapá, Altamira, Santarém e Carajás. Ao todo, serão licitados 17 aeroportos.

Outros cinco que ainda restarão nas mãos da Infraero serão fechados ou repassados a estados e prefeituras. São eles: Parnaíba (PI), Carlos Prates e Pampulha (MG), Paulo Afonso (BA) e Brigadeiro Protásio de Oliveira, em Belém (PA).

O edital foi comemorado pelo ministro da Infraestrutura, Tarcício Gomes de Freitas, nas redes sociais.

“Boa notícia. Lançado hoje no Diário Oficial o primeiro passo para concessão de mais 17 aeroportos pela 7ª rodada de leilões do setor em 2022. Incluindo Santos Dumont/RJ e Congonhas/SP. Antes, no 1º trimestre de 2021, outros 22 aeroportos serão leiloados. Blocos com Curitiba, Goiânia e Manaus”, disse o ministro.

O plano inicial do governo era realizar os estudos dessa última rodada de concessão de aeroportos só depois de concluir a venda da 6ª Rodada de Concessão. Nessa rodada, serão concedidos 22 aeroportos, distribuídos em três blocos. O bloco Sul, puxado por Curitiba; o Bloco Norte 1, puxado por Manaus; e o bloco Central, impulsionado por Goiânia.

A pandemia de covid-19, porém, que afetou o setor aéreo, obrigou as autoridades a fazer ajustes nas regras dos editais, o que empurrou o leilão para março de 2021.

Santos Dumont e Congonhas são considerados jóias da coroa da Infraero por causa da localização central e abrigarem ponte aérea. Investidores já estão de olho no certame, considerada a maior concessão do setor aeroportuário, iniciada em 2011.

Fonte : Extra Online

Data : 08/10/2020

GOVERNO AUTORIZA GOLAR POWER A IMPORTAR GÁS DE DIVERSOS PAÍSES PARA O BRASIL

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - Uma unidade da elétrica Golar Power recebeu autorização do governo brasileiro para realizar importações de gás junto a "diversos países" até o final de 2023.

Segundo despacho do Ministério de Minas e Energia no Diário Oficial da União desta quinta-feira, o aval foi dado à Golar Power Comercializadora de Gás Natural e envolve volume de até 37,5 milhões de metros cúbicos em gás natural liquefeito (GNL).

O local de entrega no Brasil seria um terminal de regaseificação em Salvador, na Bahia, segundo a publicação.

O mercado potencial para o gás importado envolve consumidores livres, produtores independentes de energia e companhias locais distribuidoras de gás natural.

A autorização vale de dezembro de 2020 a dezembro de 2023 e apenas para GNL, de acordo com o ministério.

A Golar Power apresentou a melhor proposta em um processo competitivo aberto pela Petrobras para arrendar seu terminal de regaseificação na Bahia, disseram fontes à Reuters no início do mês, mas a estatal desclassificou a empresa devido a análises de "risco de integridade".

O movimento da Petrobras veio após o executivo de uma empresa na qual o grupo Golar tem participação ter sido citado em uma investigação da Operação Lava Jato.

A Golar disse na semana passada que irá recorrer de sua desclassificação, ao defender que não tem qualquer envolvimento com fatos apurados na Lava Jato, que segundo ela ocorreram antes da própria criação da empresa.

Fonte : Extra Online

Data : 08/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

LICENCIAMENTO PARA O LINHÃO MANAUS-BOA VISTA SERÁ RETOMADO ESTE MÊS, AFIRMA FUNAI

Por Gustavo Gaudarde - 7 de outubro de 2020 - Em Meio ambiente, Setor elétrico

A Fundação Nacional do Índio (Funai) afirma que pretende retomar em 15 de outubro os trabalhos do componente indígena para o licenciamento da linha de transmissão (LT) Manaus-Boa Vista, trecho final do Linhão de Tucuruí, projetado para conectar Roraima ao Sistema Interligado Nacional (SIN) de energia.

A linha de transmissão deverá passar pelo interior da terra indígena dos Waimiri Atroari, em Roraima, divisa com o Amazonas.

“Recentemente, a etnia informou à Funai a possibilidade de se retomar as atividades de tradução da versão consolidada do PBA-CI [componente indígena], com atenção aos protocolos de saúde contra a covid-19, além das recomendações da Associação Comunidade Waimiri Atroari (ACWA)”, informou a Funai.

Segundo acordos internacionais, dos quais o Brasil é signatário, projetos do tipo não podem ser impostos às comunidades tradicionais. O trabalho da Funai consiste na apresentação e tradução do projeto e de contrapartidas aos índios, para posterior aprovação.

Representantes dos Kinja, autodenominação do povo Waimiri Atroari, dizem não ser contra a construção da linha, mas temiam que as aldeias fossem contaminadas pela covid-19 – o que está ocorrendo com povos indígenas da região Amazônica, inclusive pelo avanço de atividades ilegais em terras protegidas, como o garimpo.

“Os profissionais vão seguir o protocolo Waimiri Atroari, conforme solicitado pela etnia, o que inclui quarentena de 14 dias e testagem antes da entrada em território indígena. Representantes dos Kinja irão ao ponto de encontro para a realização da tradução por meios próprios, pelo interior da terra indígena”, informa a Funai.

“A tradução do PBA-CI é fundamental para que os Waimiri Atroari possam ter clareza sobre o teor do documento técnico e, posteriormente, deliberar sobre a sua aprovação”, explica a coordenadora-geral de Licenciamento Ambiental da fundação, Carla Fonseca, em nota.

A fundação desenvolveu ainda, com o apoio da Secretaria Especial de Saúde Indígena (Sesai), um protocolo para a realização de reuniões presenciais e virtuais, a fim de dar continuidade às atividades de consulta, cumprindo todas as medidas sanitárias para que não haja riscos à comunidade.

Entre as medidas de compensação aos indígenas, estão previstos programas e atividades a serem executados pelo próprio povo, por meio da ACWA, para benefício a toda a comunidade, contribuindo com a autonomia e protagonismo da etnia, defende a Funai.

TCU cobra planejamento para as obras

Em junho, o Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que o Ministério de Minas e Energia apresente, em 180 dias, um plano de ação para garantir a conexão de Roraima ao sistema elétrico nacional.

Sem conexão com o SIN, o estado depende da geração local, mais cara e a partir de fontes poluidoras, como óleo combustível, subsidiadas por tarifas cobradas de todo o setor elétrico. O estado importava energia da Venezuela, com baixa confiabilidade.

A partir da eleição de Bolsonaro e a conseqüente deterioração das relações com a Venezuela, combinada com o agravamento da crise econômica no país vizinho, o fornecimento foi suspenso.

O TCU calcula que no período de 11 meses a conta chegou a R\$ 1,43 bilhão, após a suspensão do suprimento venezuelano, em março de 2019.

Licitado em 2011, o Linhão é um projeto da Eletronorte e da Alupar (consórcio Transnorte). O trecho final de interligação de Boa Vista prevê a construção de 721 quilômetros de linhas de transmissão, sendo 123 quilômetros dentro da Terra Indígena Waimiri-Atroari, na faixa de servidão de uma rodovia federal.

Além da complexidade do licenciamento ambiental, incluindo o componente indígena, há uma questão financeira. O consórcio pediu à Aneel aumento da receita anual que vai remunerar o

investimento, mas a agência acatou parcialmente o pedido, definindo a receita anual permitida (RAP) em R\$ 275 milhões, quando o consórcio pedia R\$ 395 milhões.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 08/10/2020

FURNAS LANÇA CONTRATAÇÃO INÉDITA DE ENERGIA RENOVÁVEL NO MERCADO LIVRE

Furnas lançou seu primeiro edital para contratação de energia direto com geradores de energia renovável no mercado livre. A intenção da companhia, subsidiária da Eletrobras, é contratar energia por 14 anos, entre 2024 e 2038, de projetos novos ou existentes com até 50 MW de potência.

A concorrência será por quatro produtos, divididos por região e fonte. Poderão concorrer usinas solares e parques eólicos no Nordeste e e projetos dessas duas fontes nas outras regiões do país. Segundo cronograma publicado pela empresa, os contratos serão assinados em maio do ano que vem.

Ao optar por fontes limpas, Furnas vai contratar energia incentivada por descontos nas tarifas de distribuição e transmissão (TUSD e TUST), previstos na legislação do setor elétrico. O edital restringe a projetos com, no mínimo, 50% de desconto nas tarifas e também estabelece um preço teto de R\$ 170 por MWh no início do fornecimento de energia, em 2024, caindo ano a ano até chegar a R\$ 144 por MWh em 2028 e nos anos subsequentes.

MP 998 retira subsídios

A medida provisória 998, em tramitação no Congresso Nacional, prevê justamente a retirada desses subsídios para energia renovável e a substituição do incentivo por um modelo que pode vir a ser um RenovaBio do setor elétrico. O Ministério de Minas e Energia pretende instituir uma transição para uma proposta que leve em consideração o benefício ambiental da geração com baixa emissão de carbono.

Para as fontes incentivadas, a ideia é eliminar o atual desconto aplicado às tarifas de Uso da Rede de Distribuição ou Transmissão (TUSD e TUST), custeado pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) – em geral, a MP é uma tentativa do governo de “racionalização dos subsídios” do setor elétrico.

A MP 998 aguarda a definição de um relator na Câmara e no Senado. Não está entre as prioridades anunciadas pelas lideranças do Senado esta semana, quando foi definido o calendário de votações até novembro. A tramitação pode, eventualmente, ficar para o ano que vem, sem risco de caducar antes da retomada dos trabalhos no Congresso Nacional, devido ao recesso legislativo.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 08/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

À IMPRENSA ALEMÃ, MOURÃO DEFENDE BRASIL E DIZ QUE PAÍS NÃO É 'CONIVENTE COM ILEGALIDADES' NA AMAZÔNIA

Vice-presidente afirma que agentes ambientais têm 'liberdade para fazer seu trabalho', na aplicação de multas

O GLOBO



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24682717-43a-67a/FT1086A/652/xHamilton-Mourao.jpg.pagespeed.ic.cs_RyxBO1o.jpg
Vice-Presidente da República, Hamilton Mourão
Foto Foto: Bruno Batista /VPR

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão, presidente do Conselho Nacional da Amazônia Legal, afirmou à imprensa alemã que o governo brasileiro não é conivente com ilegalidades" na Amazônia e disse que grande parte dos incêndios que ocorrem hoje são reflexo de

desmatamentos feitos há muitos anos.

Em entrevista à "Deutsche Welle", o vice-presidente disse que o governo não nega que os incêndios deste ano estão piores que os do ano passado, mas afirmou que "cerca de 70% desses incêndios estão ocorrendo em áreas que já foram desmatadas há muitos, muitos, muitos anos e que são ocupadas por fazendeiros".

"Apenas um terço deles está acontecendo em áreas em que eles não deveriam acontecer. E nós estamos lutando contra eles. Desde o início da Operação Brasil Verde 2, que lançamos no mês de maio, paramos cerca de 6 mil focos de incêndio. Portanto, temos feito nosso trabalho", disse Mourão.

A entrevista ocorre em um momento que o Brasil é pressionado por países europeus por ações mais efetivas na preservação do meio ambiente.

Nesta quarta-feira o Parlamento Europeu aprovou relatório que diz que o acordo de livre comércio União Europeia-Mercosul não pode ser ratificado pelo bloco "como está" e ressalta a importância do compromisso dos países com a "implementação do Acordo de Paris" para sua aprovação.

Uma emenda ao relatório que citava "preocupação com a política ambiental de Jair Bolsonaro" chegou a ser aprovada, mas a menção ao presidente brasileiro foi retirada no texto final.

Em setembro, um grupo de oito países europeus fez um apelo para que o Brasil tome "ações reais" para combater o crescente desmatamento da Floresta Amazônica.

A Parceria das Declarações de Amsterdã, atualmente liderada pela Alemanha, enviou carta aberta ao vice-presidente manifestando preocupação sobre o que avalia ser o recuo do Brasil em relação ao sólido histórico de proteção ambiental do país.

Nesse contexto, o governo brasileiro planeja uma viagem com embaixadores europeus e de outros continentes para a Amazônia, no começo do mês que vem, mas parte dos países convidados ainda não confirmou presença.

Na entrevista à DW, o presidente do Conselho da Amazônia disse que o governo não é "conivente com ilegalidades na Amazônia" e que os agentes ambientais têm "liberdade para fazer seu trabalho", na aplicação de multas. O vice-presidente também disse que é preciso colocar mais recursos no combate às ilegalidades na região.

"O que está claro é que o desmatamento vem aumentando desde 2012, tendo acelerado no ano passado. Desde a segunda quinzena de junho, o desmatamento vem diminuindo. Então o trabalho está começando a render agora e claro, ainda temos o problema dos incêndios", disse Mourão.

"Estamos na estação seca. O período de seca de ano a ano começa a ficar cada vez maior e, claro, temos que ter mais recursos, temos que colocar mais recursos no combate às ilegalidades que acontecem na Amazônia", completou.

Pandemia e ditadura

Mourão também afirmou que, apesar dos 5 milhões de infectados e das 148 mil mortes provocadas pela Covid-19, o Brasil "lidou muito bem com a crise pandêmica".

"Lamentamos por termos perdido as vidas de quase 150 mil brasileiros, mas já curamos mais de 4 milhões de pessoas aqui no Brasil. Portanto, acho que apesar desse número de casos e de mortes, lidamos muito bem com essa crise pandêmica", disse à DW.

O vice-presidente afirmou ainda que Carlos Alberto Brilhante Ustra, militar condenado por tortura durante a ditadura militar e elogiado pelo presidente Jair Bolsonaro, era um "homem de honra e um homem que respeitava os direitos humanos de seus subordinados".

"Em primeiro lugar, não estou alinhado com a tortura, e, claro, muitas pessoas ainda estão vivas daquela época, e todas querem colocar as coisas da maneira que viram. É por isso que eu disse antes que temos que esperar que todos esses atores desapareçam para que a história faça sua parte. E, claro, o que realmente aconteceu durante esse período ... esse período passou", disse.

Mourão defendeu ainda a presença de militares no governo e disse que "a democracia é um valor não só para o governo Bolsonaro, mas também para as nossas Forças Armadas". " Não existe nenhuma ameaça ao Supremo Tribunal Federal ou ao sistema Legislativo aqui no Brasil", acrescentou.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/10/2020

COMÉRCIO VOLTA A CRESCER EM AGOSTO E ATINGE PATAMAR RECORDE, MAS ACUMULA QUEDA NO ANO

É o 4º mês seguido de alta, puxado pelo auxílio emergencial. Indústria já supera nível pré-pandemia em 6 de 15 lugares pesquisados

Por Pedro Capetti

RIO — O aquecimento do consumo com a injeção do auxílio emergencial segue gerando efeitos positivos no varejo brasileiro. Dados divulgados nesta quinta-feira pelo IBGE mostram que o comércio avançou 3,4% em agosto, na comparação com julho. Com o resultado, o volume de vendas atingiu o maior patamar da série histórica, iniciada em 2000. compras

Foi o quarto mês consecutivo de alta na comparação mensal, após as quedas históricas registradas em março e abril. Especialistas ouvidos pela Reuters estimavam um avanço de 3,1% na comparação mensal. As vendas de agosto também estão 8,9% acima do nível pré-pandemia.

A recuperação do comércio se junta a outro dado positivo divulgado hoje pelo IBGE. A produção industrial já supera o nível pré-pandemia em quase metade de 15 lugares pesquisados.

Na comparação com agosto de 2019, o comércio cresceu 6,1%, terceiro resultado positivo consecutivo nesta base de comparação. No acumulado no ano, porém, o setor ainda registra queda de 0,9%, enquanto em 12 meses passou a registrar avanço de 0,5%.

Diferentemente de outros setores, com indústria e serviços, o varejo brasileiro se encontra no seu melhor momento em volume de vendas. O recorde anterior havia sido registrado em outubro de 2014.

— Estamos vendo o comércio superbem, mas a indústria claudicante e o serviço ainda ganhando tração. A economia como um todo ainda custa a ganhar tração. Estamos num processo de recuperação, mas ainda sem a pujança — ressalta Étore Sánchez, economista-chefe da Ativa Investimentos

Vendas nos mercados recuam

Após a queda entre março e abril, o setor conseguiu recuperar o dinamismo, ancorado principalmente nas vendas em supermercado, com peso de mais de 50% no índice do IBGE, e

que vinha até julho apresentando desempenho positivo. Mas houve recuo de 2,2% nas vendas dos mercados de julho para agosto, impactadas pela inflação dos alimentos.

Especialistas afirmam que a distribuição de R\$ 600 para mais de 60 milhões de brasileiros foi a principal responsável por tirar o segmento rapidamente da crise, superando o patamar registrado pré-pandemia e do fosso causado pela recessão do biênio 2015-2016.

A reabertura do comércio, com a queda dos índices de isolamento social, e uma adaptação dos negócios no modelo de venda on-line também ajudaram na recuperação gradual de outros segmentos do setor.

Cinco das 8 atividades pesquisadas tiveram alta na passagem de julho para agosto. Entre as que apresentaram maior crescimento estão tecidos, vestuário e calçados (30,5%), outros artigos de uso pessoal e doméstico (10,4%), móveis e eletrodomésticos (4,6%).

Para Fábio Bentes, economista da Confederação Nacional do Comércio (CNC), o recorde é fruto de uma base de comparação baixa, de uma economia que sequer havia recuperado as perdas da recessão.

— O varejo, entre o final de 2014 e a primeira metade de 2020, se for traçar uma linha, praticamente não cresceu. Sofreu com a recessão e o baixo crescimento. Esse recorde explica um período muito ruim da economia — ressalta.

Os dados do IBGE indicam que, com o passar dos meses, a retomada do setor tem ficado mais homogênea. Ou seja, mais setores estão conseguindo recuperar as perdas causadas pela pandemia. Segundo Lisandra Barbero, economista da XP, 74% do setor já apresenta ritmo consistente de crescimento.

Itens de verão foram procurados na Saara neste sábado Foto: Gabriel de Paiva / Agência O Globo
Itens de verão foram procurados na Saara neste sábado Foto: Gabriel de Paiva / Agência O Globo
Apesar dos dados positivos, a expectativa dos analistas é que o varejo comece a enfrentar desafios maiores para avançar. Na comparação mensal, o crescimento vem diminuindo a cada divulgação. Chegou a 13,3% em maio, mas ficou em 8,5%, em junho, e 5,2% em julho.

Além de uma curva de contágio que ainda preocupa, a alta no desemprego e a redução dos efeitos das medidas adotadas do governo para diminuir a queda da economia brasileira podem influenciar o indicador.

A prorrogação do auxílio emergencial até o fim do ano, em R\$ 300, poderá manter a demanda aquecida, num patamar menor que nos últimos meses.

Com a proximidade do fim do ano e as incertezas sobre 2021, há dúvidas sobre se o governo poderia estender o pagamento do auxílio emergencial para o próximo ano. Na quarta-feira, o ministro da Economia, Paulo Guedes, negou a possibilidade de prorrogar a concessão do benefício para o ano que vem.

— Um quadro viral doméstico ainda muito complexo e a provável redução do estímulo fiscal antes do final do ano podem suavizar ou enfraquecer o ritmo da recuperação — ressalta Alberto Ramos, economista do Goldman Sachs.

Por outro lado, a poupança, que teve saldo de R\$ 1 trilhão em setembro, poderá ajudar a compensar essa redução, caso os brasileiros decidam usar os recursos para consumo. Além disso, as datas festivas de fim de ano também podem aquecer a economia, junto com a liberação do décimo terceiro.

— Se de um lado a renda dos mais vulneráveis vai cair, o aumento dos recursos alocados na poupança traz indícios que os mais ricos estão poupando mais, e em algum momento isso vai se refletir em consumo — lembra Lisandra, da XP.

Para Bentes, da CNC, uma melhora robusta só acontecerá com a atração de novos investimentos. A expectativa da Confederação é que o varejo termine o ano com crescimento de 2,1%

— O importante não é nem o nível de faturamento mensal, mas a velocidade que vamos crescer, e o que vai ditar isso é o investimento — diz — Se não atrair investimento, vamos continuar com voo de galinha.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/10/2020

RENDA CIDADÃ SÓ SERÁ APRESENTADO DEPOIS DAS ELEIÇÕES MUNICIPAIS, DIZ RELATOR

Senador Márcio Bittar, responsável pelo desenho do novo programa social, diz que a eleição não é um bom conselheiro

Por Geralda Doca



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24683363-8e2-63b/FT1086A/652/xbittar.jpg.pagespeed.ic.NQsEz3C-OO.jpg>

O senador Márcio Bittar: novo programa social, só depois das eleições deste ano. Foto: UESLEI MARCELINO / REUTERS

BRASÍLIA - O relator da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) do corte de gastos e do orçamento, senador Márcio Bittar (MDB-AC), voltou atrás e informou que apresentará a formulação do Renda Cidadã somente depois das eleições municipais em novembro.

Ele havia prometido apresentar o parecer na próxima semana. Segundo Bittar, oito milhões de pessoas que recebem ao auxílio emergencial poderão “dormir tranquilas” no dia 31 de dezembro porque “o Estado não vai lhes virar as costas” a partir de janeiro de 2021.

Em uma gravação distribuída pela assessoria de imprensa, Bittar afirmou que irá apresentar uma proposta que seja consenso entre o presidente Jair Bolsonaro e líderes dos partidos, para que ela possa ser aprovada no Congresso.

— Qualquer que seja a proposta, ela vai incomodar porque, para arrumar recursos para essas pessoas vai ter que tirar de algum lugar e, do lugar que for tirado, tem alguém que está incomodado, e tem que ser ao mesmo tempo uma proposta de consenso — disse Bittar, acrescentando:

— Não adianta eu apresentar sozinho, não por medo de críticas, sou um homem público preparado para isso, porque, se eu apresentar sozinho, não anda, não passa, não aprova. E, neste momento, a eleição não é um bom conselheiro. Muitos deputados e senadores estão muito envolvidos com isso.

Apesar das dificuldades para obter uma fonte de recursos para financiar o novo programa social do governo, ele disse acreditar na possibilidade de acordo, após as eleições.

— É melhor esperar mais um pouco para poder trazer todos aqueles que são fundamentais para que isso seja aprovado (...). Fazendo assim, eu penso que estou dando uma contribuição para que a gente, antes de terminar o ano, crie o programa para dizer a essas oito milhões de pessoas que elas fiquem tranquilas, durmam tranquilas no dia 31 de dezembro, porque o Estado não vai lhes virar as costas a partir de janeiro do ano que vem — disse Bittar.

O novo programa deve substituir o Bolsa Família a partir de janeiro e abrigar parte dos informais que recebem o auxílio emergencial.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/10/2020

PRODUÇÃO INDUSTRIAL JÁ SUPERA NÍVEL PRÉ-PANDEMIA EM SEIS DOS 15 LUGARES PESQUISADOS

Segundo dados do IBGE, já ultrapassaram o patamar pré-Covid os estados do Amazonas, Pará, Ceará, Goiás, Minas Gerais e Pernambuco

O Globo, com G1



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24682675-f27-881/FT1086A/652/xind.jpg.pagespeed.ic.H3c9PyWJzS.jpg>

Indústria começa a se recuperar no país, voltando aos poucos ao patamar de antes do coronavírus. Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

RIO - A produção industrial do Brasil cresceu, na passagem de julho para agosto, em 12 de 15 regiões pesquisadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de acordo com dados divulgados nesta quinta-feira. Os resultados apontam ainda que seis desses locais superaram o patamar pré-pandemia, estando acima do nível de produção registrado em fevereiro deste ano.

Segundo o IBGE, já superaram o patamar pré-Covid os estados do Amazonas, Pará, Ceará, Goiás, Minas Gerais e Pernambuco. No resultado geral do país, a produção industrial cresceu 3,2% em agosto, na comparação com maio, conforme já divulgado anteriormente pelo IBGE.

Também nesta quinta-feira, o IBGE divulgou que o comércio teve alta de 3,4% em agosto, atingindo o maior patamar de vendas em 20 anos. O setor está 8,9% acima do registrado em fevereiro, antes do início da pandemia

No caso da indústria, a maior expansão registrada em agosto foi no Pará, onde o setor cresceu 9,8%. Foi a terceira alta consecutiva da produção industrial no estado, que acumulou ganho de 18,2% no período. O resultado foi influenciado pelo desempenho da extração mineral.

Também tiveram avanços significativos os estados de Santa Catarina (6,0%), Ceará (5,7%), Rio Grande do Sul (5,2%), Amazonas (4,9%), São Paulo (4,8%) e Rio de Janeiro (3,3%).

Na outra ponta, a indústria perdeu espaço em Pernambuco (-3,9%), Espírito Santo (-2,7%) e Minas Gerais (-0,4%). No Espírito Santo, a queda acumulada em 12 meses chegou a 19,5% – a maior entre os locais pesquisados.

Veja o resultado em cada local

- Amazonas: 4,9%
- Pará: 9,8%
- Região Nordeste: 3,0%
- Ceará: 5,7%
- Pernambuco: -3,9%
- Bahia: 0,9%
- Minas Gerais: -0,4%
- Espírito Santo: -2,7%
- Rio de Janeiro: 3,3%
- São Paulo: 4,8%
- Paraná: 2,9%
- Santa Catarina: 6,0%
- Rio Grande do Sul: 5,2%
- Mato Grosso: 2,6%

- Goiás: 1,2%

Comparação com agosto de 2019

Já na comparação com agosto de 2019, a produção industrial caiu 2,7%. Nessa base, nove dos 15 locais pesquisados tiveram resultados negativos.

As maiores quedas foram no Espírito Santo (-14,7%) e Paraná (-7,6%), seguidos por Bahia (-6,1%), Mato Grosso (-4,4%) e São Paulo (-4,1%). Também recuaram Pará (-1,8%), Rio Grande do Sul (-1,6%), Santa Catarina (-1,3%) e Minas Gerais (-0,1%).

Por outro lado, Pernambuco (10,0%) teve a maior alta no mês. As demais taxas positivas foram registradas no Ceará (5,3%), Rio de Janeiro (4,0%), Goiás (3,1%), Região Nordeste (2,7%) e Amazonas (0,7%).

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/10/2020

NOVAS REGRAS PARA AVIAÇÃO NÃO AFETAM NORMAS DE SEGURANÇA AÉREA, DIZEM ESPECIALISTAS

Governo lançou 'Voo Simples', pacote que altera normas para pilotos, como maior prazo para treinos em simuladores. Objetivo é reduzir custo e burocracia

Por Ivan Martínez-Vargas

SÃO PAULO - O pacote de medidas lançado pelo governo Bolsonaro para a aviação não afeta, em princípio, o nível de segurança do setor no país, segundo especialistas. Mudanças no prazo exigido para pilotos fazerem treinos em simuladores, por exemplo, foram consideradas adequações importantes das normas brasileiras às práticas internacionais.

O lançamento oficial do pacote de 200 medidas, chamado de "Voo Simples" foi feito na quarta-feira, mas o governo ainda não publicou as regras, o que é essencial para avaliar o impacto das ações. O objetivo é reduzir custo e burocracia do setor.

O programa será dividido em fases. A primeira, que contempla 52 medidas, é voltada aos segmentos executivo, agrícola e experimental, não atingindo, portanto, a aviação comercial.

O fim da validade de habilitação para pilotos e a ampliação do prazo para realização de treinos com simuladores de 12 para 24 meses são as principais medidas práticas do programa.

— O treinamento em simulador agora precisará ser feito a cada dois anos. Essa alteração não reduz a segurança da aviação no Brasil, é esse o prazo aplicado por outras agências reguladoras como a americana. Não existe necessidade de fazer esse treinamento anual, que aumenta custos — afirmou Ricardo Fenelon, ex-diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Eduardo Vaz, presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo, destacou o fim da validade da habilitação dos pilotos. Segundo ele, critérios técnicos como a exigência de que voos recentes dos profissionais já garantem a segurança do processo.

A Abear, associação que representa companhias aéreas como Latam e Gol, não quis se manifestar. Já a Azul afirmou, em nota, que o programa "é a mais abrangente ação de governo para o desenvolvimento da aviação brasileira" que a empresa já viu.

Veja o que vai mudar para pilotos

- Treinamentos diferentes para comandante e copiloto.
- Passa a aceitar certificado médico dos Estados Unidos e outros países.
- Acaba com a exigência de documentos, como a lista de passageiros, a bordo. Outros documentos serão migrados para o digital.

- Aumento de locais de prova.
- Treino em simulador passa de 12 meses para 24 meses.
- Fim da validade da carteira de habilitação.
- Requisitos mais flexíveis para pequenas empresas.
- Registro digital de aeronaves.
- Fim da autorização prévia para construção de aeródromos.
- Permissão para operação anfíbia em águas brasileiras (hoje não há regulamentação).

Fonte : O Globo - RJ

Data : 08/10/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FRENTE QUER INCLUIR ATUAIS SERVIDORES E MAGISTRADOS NA REFORMA ADMINISTRATIVA

Na proposta enviada ao Congresso em setembro, que mexe com a forma como os servidores são contratados, promovidos e demitidos, o governo deixou de fora funcionários atuais e membros de Poder

Por Marlla Sabino, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Frente Parlamentar da Reforma Administrativa defende a inclusão dos atuais servidores e membros de Poder, como magistrados, promotores e procuradores do Ministério Público, na reforma administrativa. Na proposta enviada ao Congresso em setembro, que mexe com a forma como os servidores são contratados, promovidos e demitidos, o governo deixou de fora funcionários atuais e membros de Poder.

A proposta faz parte de uma agenda legislativa que será apresentada pelo grupo nesta quinta-feira, às 17h30, com a presença do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ). A Frente está em funcionamento desde fevereiro, mas os trabalhos foram interrompidos pela pandemia do novo coronavírus. O documento traz uma primeira fase de análise e sugestões para o texto do Executivo.

Para o coordenador da Frente parlamentar, deputado Tiago Mitraud (Novo-MG), a não inclusão desses servidores na reforma não vai corrigir as "injustiças" atuais do funcionalismo público. "Um dos principais objetivos da reforma é reduzir as desigualdades que existem no serviço público, tanto em relação ao setor privado como entre as diferentes esferas e poderes", avalia.

Outras sugestões da frente envolvem a vedação de concessão de licença remunerada para servidores que se candidatem, e o impedimento de concessão de aposentadorias vitalícias com salários integrais. Na lista de contribuições dos parlamentares, também está a proposta de retirar do texto do Executivo a possibilidade de o presidente poder extinguir, transformar ou fundir órgãos por decreto.

A reforma pretende criar cinco novos tipos de vínculos para servidores públicos, apenas um deles com garantia de estabilidade no cargo após três anos de experiência. O texto mantém a previsão de realização de concursos públicos, mas também vai permitir ingresso por seleção simplificada para alguns vínculos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/10/2020

GOVERNO QUER 'FILÉ COM OSSO' NA PRIVATIZAÇÃO DOS CORREIOS PARA MANTER ATENDIMENTO A 95% DA POPULAÇÃO

Entre as possibilidades estão a venda de participações e uma delegação dos serviços, de forma similar a uma concessão

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo pretende abrir um cardápio de opções para trabalhar com a privatização dos Correios por meio de um projeto de lei que será enviado ainda neste ano ao Congresso. Em entrevista ao Estadão/Broadcast, a secretária do Programa de Parcerias e Investimento (PPI) do Ministério da Economia, Martha Seillier, afirma que, em qualquer alternativa, será mantido o atendimento dos serviços postais para 95% da população, da mesma forma que é hoje - com possibilidade de até aumentar. "Em todas as alternativas possíveis trabalhamos com o modelo 'filé com osso' - trabalhar subsídio cruzado entre municípios mais rentáveis e menos rentáveis", disse.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/2/8/1570212122182.jpg>

A secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier Foto: Dida Sampaio/Estadão

Entre as possibilidades estão a venda de participações e uma delegação dos serviços, de forma similar a uma concessão. A divisão de concessões por região, como foi feito na privatização do sistema de telefonia, não está descartada. Só após a conclusão dos estudos tocados paralelamente é que se fará a

recomendação do modelo, que pode contar até com uma oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês). O que o governo espera é que, com o projeto de lei, haja segurança jurídica para encaminhar a privatização.

Como mostrou o Estadão na quarta-feira, 7, o governo já jogou a toalha e considera que o fim do monopólio dos Correios no serviço postal é o único avanço que pode conseguir em privatizações este ano. A secretária diz, no entanto, que o governo trabalha com o cronograma de leilão apenas para o fim de 2021. Confira abaixo os principais trechos da entrevista:

O projeto de lei que será enviado ao Congresso sobre Correios tratará sobre o quê?

Temos estudos contratados via BNDES, e as diretrizes estamos prevendo no projeto de lei. Sabemos que os Correios são uma empresa gigantesca, praticamente universalizou os serviços no Brasil. Hoje 95% da população tem acesso aos serviços. A diretriz da desestatização não é vender e fazer caixa. A diretriz é tornar mais eficiente uma empresa que hoje sofre as consequências de ser uma empresa pública, em termos de engessamento.

O texto desenhará as premissas de prestação dos serviços?

O PL parte da premissa de que o serviço postal tem de continuar sendo universal. É trazer investidor, ou investidores, com obrigações em relação a universalização do atendimento e a modicidade dos preços de alguma maneira. O principal objetivo é abrir a possibilidade da desestatização. Seja por venda de participações, em que se possibilita que a empresa se torne uma sociedade de economia mista; possibilita que tenha venda de controle minoritário ou majoritário no futuro; possibilita que tenha delegação dos serviços por meio de contrato em que uma empresa prestaria os serviços pelos Correios - um instituto parecido com da concessão. Estudos não estão prontos, então não sabemos dizer: 'Olha, a recomendação é fazer um IPO', 'a recomendação é fatar o Brasil em cinco regiões e assinar cinco contratos de concessões com cinco parceiros privados que vão fazer o que os Correios fazem'.

Uma espécie de cardápio de opções para a desestatização?

Exato. Pode ser visto como um cardápio, mas como um cardápio limitado a diretrizes importantes. Então, uma das opções que não está no cardápio é simplesmente - como disse o presidente Bolsonaro - colocar na prateleira e vender.

Uma PEC precisa ser aprovada para desestatizar os Correios, já que a Constituição prevê a União com o monopólio dos serviços postais. Essa PEC ainda será enviada?

Não. Nós optamos por projeto de lei que regulamenta a atual redação da Constituição. Hoje o artigo 21 diz que compete à União manter o serviço postal. Isso é prestar o serviço diretamente? É criar uma empresa estatal? Mas poderia ser também por meio de um parceiro privado em contrato, por exemplo, de concessão de prestação de serviço? Ou essa empresa poderia ter controle acionário de um parceiro privado? Então nós optamos por regulamentar esse artigo da Constituição.

Há dúvidas sobre como a iniciativa privada vai atender lugares que não são rentáveis economicamente.

Não podemos ter desatendimento de cidades - os Correios já estão em praticamente todas as cidades. Então mesmo que seja uma empresa só prestando serviços no lugar dos Correios, e não por blocos, ela vai ter que ter subsídio cruzado entre municípios mais rentáveis e menos rentáveis (filé com osso). É premissa é que não tenhamos desatendimento de cidades em função da desestatização. Sobre a forma, eu preciso de fato ter agência em todas as cidades ou eu posso ter parcerias com braços de outras áreas que me garantam atendimento da mesma forma a todas as cidades com eficiência, agilidade?

A possibilidade de o governo dar subsídios para áreas de mais difícil acesso é trabalhada no projeto?

Hoje a empresa não é dependente do Tesouro e por isso não demanda aporte. Mas o que tem por trás disso? A imunidade tributária dos Correios. Os estudos vão conseguir precificar melhor quanto custa isso, se a eficiência da empresa privada supre. Trabalharemos para evitar qualquer tipo de gasto adicional. O PL prevê a possibilidade de se manter algum tipo de imunidade tributária para a empresa que prestar serviços no lugar do governo, caso isso seja necessário para garantir a viabilidade sem precisar ter aporte do governo.

O modelo de privatização das telecomunicações é uma das opções estudadas?

Um dos exemplos, com certeza. Não necessariamente vai ser uma "proposta cópia" de algum modelo específico. Pode ser um híbrido, do que já fizeram as teles no Brasil, com o que já fez a Alemanha em termos de desestatização. A DHL, na Alemanha, foi fruto do processo de desestatização e virou essa gigante mundial.

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) será a reguladora?

Isso. Já conversamos com o presidente da Anatel (Leonardo Euler de Moraes), e ele até nos disse que em outros países não é incomum que se tenha esse papel de agência de telecom junto a comunicações de forma mais ampla. Então, o projeto de lei prevê esse papel para a Anatel.

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, citou recentemente que cinco empresas estão interessadas na privatização dos Correios. Esse interesse procede?

Já fizemos uma rodada de diálogo com mercado sobre setor postal. Ficou muito claro que os grandes players do segmento de vendas online têm muito interesse em não necessariamente adquirir essa empresa, mas em acompanhar o processo. Como não evoluímos ainda na definição da modelagem, é muito difícil dizer: 'tal empresa tem interesse ou não tem interesse'.

Tem alguma previsão de quando o projeto de lei será enviado ao Congresso?

Estive com o ministro Fábio Faria na semana passada, o time dele já estava bastante envolvido. Quando o ministro assinar vai para o Palácio do Planalto. A expectativa é para este ano. A primeira fase dos estudos também fecha neste ano, com isso já haverá melhor leitura das alternativas. Em 2021 entra na fase 2 dos estudos, com precificação, contrato, minutas. A ideia seria no meio do ano ter isso pronto para abrir a consulta pública, e depois protocolar no Tribunal de Contas da União (TCU). Então trabalhamos hoje com um cronograma de leilão ainda no final de 2021.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/10/2020

EM MEIO À CRISE, PRECATÓRIOS DÃO LIQUIDEZ DE R\$ 18,2 BI A MAIS DE 47 MIL EMPRESAS

Preocupação é que com o Renda Cidadã, governo pare de pagar os precatórios em um momento no qual as empresas ainda buscam o reequilíbrio financeiro em meio às incertezas do pós-pandemia

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

A ideia aventada pelo governo de atrasar precatórios para bancar o Renda Cidadã ou de ao menos rever esse gasto, que tem crescido nos últimos anos, vem sendo acompanhada com preocupação no setor privado não apenas por seus desdobramentos fiscais, mas por também mexer numa fonte regular de pagamentos que tem ajudado a dar liquidez a empresas na travessia da crise.

Em junho, após três meses de fluxos de caixa comprimidos pelo fechamento de várias das atividades não essenciais, seguido por reabertura com restrições, a quitação de precatórios federais devidos a um total de 47,7 mil empresas injetou R\$ 18,2 bilhões no caixa das próprias companhias ou de bancos que anteciparam os recursos a elas em operações de recebíveis.

Os números são do Conselho da Justiça Federal (CJF), a quem cabe, a partir de um cronograma definido junto ao Tesouro, autorizar a liberação financeira aos tribunais regionais.

Ao valor pago a empresas somam-se outros R\$ 13,5 bilhões em precatórios depositados nas contas de 110 mil pessoas físicas, entre benefícios previdenciários e salários de servidores públicos. Na soma dos dois fluxos, os pagamentos de precatórios federais perfizeram neste ano um total de R\$ 31,8 bilhões.

Para que eles fossem quitados no auge da crise do coronavírus, uma força-tarefa envolvendo Judiciário e Congresso, com participação da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), entrou em ação para acelerar o processo, oferecendo, assim, liquidez a empresas e famílias vulneráveis.

A corrida resultou, quatro meses atrás, num montante inédito de pagamentos de precatórios e outras sentenças judiciais nas contas do Tesouro: R\$ 33,3 bilhões. Na série estatística iniciada em janeiro de 2005, com valores corrigidos pela inflação, nenhum outro mês chega à metade da cifra depositada em junho deste ano.

"Nunca vi a Justiça aprovar pagamentos de precatórios em uma semana como aconteceu agora. O sentimento social prevaleceu para que empresas e famílias não ficassem sem dinheiro", diz Tatiana Chiaradia, sócia do escritório Candido Martins Advogados.

Em julho, os tribunais regionais federais já tinham relacionado precatórios federais de R\$ 30,8 bilhões a serem pagos no exercício de 2021, com aprovação do Conselho da Justiça Federal (CJF) no mês seguinte para inclusão no orçamento do Executivo.

Desde então, contudo, os precatórios - valores devidos pelo governo após derrotas em processos judiciais - entraram no rol das propostas apresentadas pelo governo para financiar o programa social Renda Cidadã sem rompimento da regra de teto dos gastos.

A ideia foi imediatamente rechaçada pelo mercado, que viu nela uma manobra de "pedalada fiscal", por adiar despesas obrigatórias para acomodar novos gastos. Diante da repercussão extremamente negativa, o ministro da Economia, Paulo Guedes, recuou. Só que, com o financiamento do programa substituto do Bolsa Família indefinido, a possibilidade ainda não foi completamente descartada pelo governo, como revelou o senador Márcio Bittar (MDB-AC), relator do Renda Cidadã, numa entrevista dada na última segunda-feira, 5, após reunião com o próprio Guedes.

Preocupação

Há preocupações entre os beneficiários porque a possibilidade de revisão coloca uma nuvem sobre os pagamentos num momento em que as empresas ainda buscam o reequilíbrio financeiro e há grandes incertezas sobre a força da recuperação dos negócios no ano que vem.

Presidente da comissão especial de precatórios da OAB, Eduardo Gouvêa diz que as dívidas judiciais do governo tornaram-se uma receita previsível a seus beneficiários porque, para evitar o pagamento de juros, a União deposita desde 2001 em dia os precatórios. "Usar os precatórios para pagar o Renda Cidadã seria regredir em algo que vem funcionando", comenta Gouvêa.

"As pessoas que se organizam financeiramente contando com esses recursos sofrem agora a insegurança de eles possivelmente não saírem. Com as empresas, é a mesma coisa: como planejar investimentos se o dinheiro pode não entrar? Olha a perda para o País", complementa Gouvêa.

Segundo Daniel Bucar, sócio do escritório Bucar Marano Advogados, o pagamento de precatórios pela União é um ponto sensível da economia brasileira e a antecipação dos pagamentos neste ano foi uma das medidas que permitiram atenuar os efeitos da pandemia.

"São diversos segmentos econômicos contemplados por precatórios, desde grandes empresas que tiveram seus caixas desfalcados por pagamento de tributos indevidos a aposentados e pensionistas do INSS que obtiveram sucesso no reajuste do benefício, por exemplo", comenta Bucar.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/10/2020

GOVERNO LANÇA EDITAL PARA ESTUDOS DE CONCESSÃO DE 17 AEROPORTOS, INCLUINDO SANTOS DUMONT E CONGONHAS

Esta é a primeira fase para a concessão pela 7ª rodada de leilões do setor, prevista para ocorrer em 2022

Por Sandra Manfrini e Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Ministério da Infraestrutura lançou nesta quinta-feira, 8, o edital de chamamento público para apresentação de projetos, levantamentos, investigações e estudos técnicos que subsidiem a modelagem da concessão de 17 aeroportos no País. Essa é a primeira fase para a concessão pela 7ª rodada de leilões do setor, prevista para ocorrer em 2022.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/7/1602165428574.jpg>

Aeroporto Santos Dumont, no centro do Rio de Janeiro Foto: Fabio Motta/ Estadão

Entre os aeroportos objetos do edital estão o Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e os de Congonhas e Campo de Marte, em São Paulo.

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, usou o Twitter nesta manhã para comemorar o lançamento do edital. "Boa notícia. Lançado hoje no Diário Oficial 1º passo p/ concessão de +17 aeroportos pela 7ª rodada de leilões do setor em 2022. Incluindo Santos Dumont/RJ e Congonhas/SP. Antes, no 1º trimestre de 2021, outros 22 aeroportos serão leiloados. Blocos com Curitiba, Goiânia e Manaus", postou o ministro.

Ministério da Infraestrutura

GABINETE DO MINISTRO

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO DE ESTUDOS Nº 5/2020

O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, com base no que estabelecem as Leis n. 13.844, de 18 de junho de 2019, n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986; n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; n. 9.074, de 7 de julho de 1995; e os Decretos n. 6.780, de 18 de fevereiro de 2009; n. 10.368, de 22 de maio de 2020; n. 7.624, de 22 de novembro de 2011; n. 8.428, de 2 de abril de 2015; torna público este Edital.

OBJETO: APRESENTAÇÃO DE PROJETOS, LEVANTAMENTOS, INVESTIGAÇÕES E ESTUDOS TÉCNICOS QUE SUBSIDIEM A MODELAGEM DAS CONCESSÕES PARA EXPANSÃO, EXPLORAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS AEROPORTOS DISPOSTOS A SEGUIR:

OBJETO	CÓDIGO ICAO	AEROPORTOS
1 - BLOCO RJ/MG	SBRJ	Aeroporto Santos Dumont - Rio de Janeiro/RJ
	SBUL	Aeroporto Ten. Cel. Aviador César Bombonato - Uberlândia/MG
	SBMK	Aeroporto Mário Ribeiro - Montes Claros/MG
	SBUR	Aeroporto Mario de Almeida Franco - Uberaba/MG
	SBR	Aeroporto de Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho
2 - Bloco NORTE II	SBFC	Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro
	SBMQ	Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre - Macapá/AP
	SBSN	Aeroporto Maestro Wilson Fonseca - Santarém/PA
	SBMA	Aeroporto João Corrêa da Rocha - Marabá/PA
	SBCL	Aeroporto Carajás - Parauapebas/PA
	SBHT	Aeroporto de Altamira - Altamira/PA
	SBSF	Aeroporto de Congonhas - São Paulo/SP
3 - Bloco SP/MS	SBGC	Aeroporto de Campo Grande - Campo Grande/MS
	SBMT	Aeroporto Campo de Marte - São Paulo/SP
	SBCR	Aeroporto de Corumbá - Corumbá/MS
	SBSJ	Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf - São José dos Campos/SP
	SBPP	Aeroporto Internacional de Ponta Porã - Ponta Porã/MS

<https://pbs.twimg.com/media/Ejzm13uXkAA3Z3f?format=jpg&name=small>

Estão ainda nesta 7ª rodada o Aeroporto Ten. Cel. Aviador César Bombato, em Uberlândia (MG); Aeroporto Mário Ribeiro, em Montes Claros (MG); Aeroporto Mario de Almeida Franco, Uberaba (MG); Aeroporto de Jacarepaguá/RJ - Roberto Marinho; Aeroporto Internacional de Belém - Val de Cans - Júlio Cezar Ribeiro; Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, Macapá (AP); Aeroporto Maestro Wilson Fonseca, Santarém (PA); Aeroporto João Corrêa da Rocha, Marabá (PA); Aeroporto Carajás, Parauapebas (PA); Aeroporto de Altamira (PA); Aeroporto de Campo Grande (MS); Aeroporto de Corumbá (MS); Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf, São José dos Campos (SP); e Aeroporto Internacional de Ponta Porã (MS).

Segundo o edital, os estudos técnicos deverão conter relatórios de estudos de mercado, de engenharia, estudos ambientais e avaliação econômico-financeira.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/10/2020

BNDES PREPARA VENDA DE R\$ 6 BILHÕES EM PAPÉIS DA VALE

Banco de fomento irá se desfazer das debêntures participativas da mineradora; títulos foram utilizados na época da privatização da empresa, em 1997

Por Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo

Depois de vender R\$ 6,9 bilhões em ações da Suzano, se despedindo de uma das maiores posições de sua carteira de renda variável, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) prepara a venda das debêntures participativas da Vale, títulos que foram utilizados na época da privatização da mineradora, em 1997, com um valor estimado de R\$ 6 bilhões. O Bradesco BBI foi contratado como coordenador líder e a ideia é precificar esses papéis logo no início de 2021, disse ao Estadão/Broadcast o diretor de privatizações do banco de fomento, Leonardo Cabral. No entanto, a depender das condições de mercado, outra venda pode ocorrer antes, mas nada ainda já programado, segundo o executivo.

Para esse processo de venda, um pouco mais complexo, as debêntures serão listadas na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3, como se fossem ações. Depois disso será realizada uma oferta pública, como uma tradicional oferta subsequente (follow on) de ações. Essas debêntures, segundo Cabral, foram uma forma pensada na época para a empresa privatizada, quando passasse a produzir em suas minas, pagassem royalties. Como divulgado pelo banco de fomento mês passado, a União deverá fazer uma venda conjunta dessas debêntures participativas, que não são conversíveis em ações.

Neste ano o BNDES já vendeu R\$ 7,2 bilhões de ações da Vale em um leilão em Bolsa, chamado de block trade. Fora isso, o BNDES ainda possui 3,7% de ações da Vale, sendo que grande parte será liberada para venda em novembro, após o fim do acordo de acionistas da mineradora. Cabral frisa que as vendas da carteira de venda variável não serão feitas com pressa e apenas com

condições de mercado apropriadas, sendo que o prazo para a meta estabelecida para a venda da carteira de renda variável é apenas no fim de 2022, disse. Ou seja: há tempo.

Mesmo com o prazo dilatado, o BNDES conseguiu colocar ritmo na redução de sua carteira de renda variável, vendendo em 12 meses cerca de R\$ 42 bilhões, sendo R\$ 16 bilhões apenas nos meses de pandemia. A maior venda foi das ações da Petrobras, em fevereiro, ocasião em que o banco de fomento colocou R\$ 22 bilhões em seu caixa. "Nosso feedback (para a venda) sempre vai ser restrito em relação à avaliação da companhia pelos gestores de patrimônio e sempre temos essa preocupação. Não temos pressa em vender", destaca Cabral.

Foi assim com a venda da Suzano, conta. A decisão pelo desinvestimento foi tomada em agosto, momento em que o mercado estava bastante otimista, com a Bolsa em alta. E a operação - uma oferta subsequente - foi lançada. Na semana da precificação a volatilidade cresceu muito, mas a decisão foi de manter a oferta, dado que as conversas com os investidores estavam indo muito bem. No entanto, quando o mercado tentou puxar o preço da ação para baixo, o BNDES disse que não faria a venda abaixo de um limite. "Passamos o recado", disse Cabral. No fim, as ordens cresceram perto da precificação e a ação saiu em R\$ 46, pouco desconto em relação ao dia anterior.

A participação da Suzano era antiga e o banco de fomento também era acionista da Fibria, que foi vendida à Suzano no ano passado, quando o banco de fomento se desfez de parte de sua fatia, por mais de R\$ 8 bilhões. No roadshow da oferta da Suzano foram feitas reuniões com cerca de 150 investidores locais e estrangeiros. Para as reuniões, segundo Cabral, um grupo foi coordenador pelo presidente Walter Schalka e outro pelo CFO, Marcelo Bacci. "Foram atraídos muitos novos investidores para a Suzano", contou. O posicionamento ESG (ambiental, social e de governança) da Suzano, segundo o executivo do BNDES, ajudou bastante a chamar a atenção dos investidores. Novos investidores, que estavam fora da base, participaram da oferta, comenta.

Mesmo após as vendas ao longo do último ano, a carteira de renda variável do BNDES segue bastante robusta: cerca de R\$ 75 bilhões. "Ainda temos participações muito grandes em grandes companhias, que iremos vender", comenta Cabral.

Ainda na lista para desinvestimento está, por exemplo, a Klabin, mas a venda da participação ocorrerá apenas após o fim do imbróglie em relação proposta que colocará fim ao pagamento de royalties por uso da marca pela companhia (nome Klabin, proveniente da família). A assembleia já está marcada para o dia 30 de outubro. Cabral lembrou que o BNDES, por ter 14% da Klabin, tem um papel fundamental em relação a esse assunto.

O banco de fomento ainda possui uma fatia relevante na Petrobras, com suas ações preferenciais e uma de suas participações mais polêmicas, na JBS.

Agora, além das vendas de ações da carteira, o BNDES enxerga maior tração em outras privatizações dentro do banco de fomento. Cabral destaca que no próximo mês o pontapé será dado com a privatização da Companhia Energética de Brasília (CEB).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/10/2020

MAIOR PRODUÇÃO DE GÁS NO PRÉ-SAL NÃO DERRUBARÁ PREÇO, DIZ ESTUDO

Por Denise Luna

A maior oferta de gás proveniente do pré-sal nos próximos anos não garantirá a queda nos preços do gás de cozinha. Estudo da FGV Energia mostra que atrelar essa expectativa é temerário e irresponsável, ainda que parte do GLP (o gás de cozinha) seja obtida do processamento do gás natural.

Motivos. O GLP e o gás natural são produtos distintos, diferindo no armazenamento, transporte e composição química. Não haveria a disponibilidade do gás natural aos consumidores de gás de cozinha, embora ele possa ser utilizado também como combustível de fogão e aquecedores.

Contato: colunabroadcast@estadao.com

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 08/10/2020

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE SER VOTADA SOMENTE EM 2021, DIZ PRESIDENTE DA COMISSÃO

O senador Roberto Rocha, porém, acredita que uma proposta possa ser votada pela Comissão Mista dedicada ao tema

Por Vandson Lima, Renan Truffi e Raphael Di Cunto, Valor — Brasília

A reforma tributária não deve ser votada nem na Câmara dos Deputados nem no Senado neste ano. Presidente da Comissão Mista dedicada ao tema, o senador Roberto Rocha (PSDB-MA) afirmou ao Valor que pedirá a extensão dos trabalhos do colegiado até 10 de dezembro, para tentar até lá chegar, ao menos, em uma proposta que possa ser votada pela comissão. O Congresso funcionará por somente mais 12 dias após a data em 2020, até 22 de dezembro. “Vou pedir extensão do funcionamento da comissão.

O Congresso fará um recesso branco de duas semanas [entre hoje e o dia 18 deste mês] e depois todo mundo estará dedicado às eleições municipais”, justifica Rocha. “Ainda buscamos um texto de consenso e não é possível votar a reforma na comissão sem quórum. Na melhor das hipóteses, temos que esperar acabar a eleição”, cujo segundo turno ocorrerá em 29 de novembro, diz.

Questionado se isso encerra qualquer chance de votação na Câmara e Senado este ano, Rocha é veemente em dizer que sua missão é entregar uma proposta “possível” na comissão mista. “Temos que encerrar na comissão, essa é a finalidade. Passada esta fase, precisará ainda ser aprovada pelas comissões na Câmara, cumprir todos os prazos regimentais. Por aí, você imagina”, diz Rocha.

“Tem que fazer todo o trâmite na Câmara e no Senado. Só o número de sessões, pela regra, já inviabiliza votar na Câmara esse ano. Eu gostaria que aprovasse, mas sejamos sensatos: salvo por um amplo acordo, o que é difícil pela complexidade da proposta, fica muito difícil.”

Após a comissão mista, a PEC da reforma tributária terá de tramitar pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara e por uma comissão especial que analisará o mérito, podendo alterar a proposta original. A comissão tem o prazo de 40 sessões do plenário para votar a proposta. O prazo para emendas se esgota nas dez primeiras sessões. Por fim, precisa ser votada em dois turnos pelo plenário da Câmara e então segue para o Senado, cumprindo rito semelhante.

Rocha diz que ele e o relator, o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), têm ideias convergentes para a proposta, mas que há dificuldades na negociação com governo, com setores da economia e com governadores e prefeitos afetados. “Não há uma dupla de Câmara e Senado mais afinada que eu e Aguinaldo.”

Segundo ele, no entanto, “cada setor afetado defende seu lado, há as questões do governo também. Eu estou aberto a qualquer debate, inclusive de tributo sobre movimentação financeira”, afirma, em relação à medida que o governo quer emplacar e que tem sido chamada de “nova CPMF”.

“Não é uma nova CPMF. É uma possibilidade de substituição tributária, retirando outros tributos, podendo desonerar a folha de pagamentos, por exemplo. Eu defendo que seja transitório e não possa tributar nas duas pontas. Mas muitos não querer nem debater”, diz.

Em 2021, novas dificuldades se colocarão no caminho da reforma tributária. Em fevereiro, quando retornam os trabalhos do Legislativo, haverá eleição da presidência da Câmara e do Senado, bem como a escolha dos novos integrantes de todas as comissões. Todo esse processo demora e novos acordos terão de ser feitos com os eleitos.

O atual prazo da comissão previa a entrega do relatório por volta de 30 de setembro e a votação até 12 de outubro. Auxiliares do relator já diziam que a entrega do parecer provavelmente seria na segunda quinzena de outubro, para ajustes finais, mas o deputado Aguinaldo Ribeiro não tem falado mais em data.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/10/2020

3R PETROLEUM NEGOCIA AQUISIÇÃO DE CAMPO DE GÁS NATURAL DA PETROBRAS

Empresa especializada em campos maduros que tem planos de abrir seu capital na bolsa
Por André Ramalho, Valor — Rio

A 3R Petroleum, empresa especializada em campos maduros que tem planos de abrir seu capital na bolsa, entrou em negociação exclusiva com a Petrobras para compra do Polo Peroá, em águas rasas do litoral do Espírito Santo. A informação foi confirmada pelo Valor.

Os campos de Peroá e Cagoá produzem cerca de 900 mil metros cúbicos diários (m³/dia) de gás natural. Se bem-sucedida, a aquisição pode alçar a 3R à condição de um dos maiores produtores privados de gás do país, no contexto da abertura do mercado brasileiro.

A companhia registrou, em setembro, pedido de abertura de capital na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

A 3R tem sido uma das empresas mais ativas na aquisição de campos maduros da Petrobras. Em um ano, a petroleira já fez três compras, no valor de US\$ 256 milhões - duas delas recentes, ainda não concluídas.

Os ativos terrestres comprados no Rio Grande do Norte (Polo Macau), Ceará (Polo Fazenda Belém) e Bahia (Polo Rio Ventura) alçam a empresa ao posto de maior produtora privada de petróleo em terra no país, ao lado da Petroreconcavo, com cerca de 5,8 mil barris/dia.

Além disso, a companhia também está comprando a participação da Petrobras no Polo Pescada, em águas rasas do Rio Grande do Norte, onde a empresa já atuava por meio da Ouro Preto Óleo e Gás.

Como parte dos preparativos para o IPO, a 3R passou por uma reestruturação societária. Os ativos da companhia e os da Ouro Preto, vendidos por Rodolfo Landim à Starboard este ano, foram reunidos numa só empresa: a 3R Petroleum Óleo e Gás, controlada pela Starboard por meio de diversos fundos que detêm 68,3% da petroleira. DBO Energia (19,2%), BTG (6,55%) e um grupo de investidores individuais (5,95%) completam o quadro acionário - que será diluído com a oferta primária.

A 3R Petroleum é controlada pela Starboard, que atua com reestruturação de empresas em dificuldades, mas que tem apostado em campos maduros de petróleo como um novo negócio. O plano é capitalizar a 3R via mercado de capitais, sobretudo, para financiar novas aquisições.

A proposta da companhia é dedicar 55% dos recursos a serem levantados com o IPO para comprar mais campos maduros. Outros 30% serão usados para pagar as aquisições em curso e 15% para aumento da posição de caixa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/10/2020

CONSÓRCIO DA ENEL X VENCE PPP DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA EM MACAPÁ

Grupo derrotou quatro proponentes ao oferecer lance de R\$ 429,3 mil pela contraprestação mensal máxima, deságio de 61% em relação ao limite máximo definido no edital

Por Letícia Fucuchima, Valor — São Paulo

08/10/2020 10h01 Atualizado Um consócio formado pelas empresas Enel X Brasil, Mobit e Selt Engenharia venceu a concorrência realizada ontem (7) pela parceria público-privada (PPP) de iluminação pública em Macapá (AP).

O grupo derrotou outros quatro proponentes ao oferecer um lance de R\$ 429,3 mil pela contraprestação mensal máxima, um deságio de 61% em relação ao limite máximo definido no edital.

A futura concessionária ficará responsável pela modernização, expansão e manutenção da rede municipal de iluminação pública de Macapá pelo prazo de 20 anos, com investimentos estimados em R\$ 100 milhões. Em dois anos, o concessionário terá de substituir 34 mil pontos de iluminação do parque por luminárias LED, com maior eficiência energética, o que propiciará redução de aproximadamente 47% do consumo de energia do município.

A PPP de Macapá foi estruturada com o apoio técnico do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O banco de fomento está envolvido também no projeto de iluminação pública de Petrolina, que teve edital lançado na semana passada e tem leilão marcado para 18 de novembro. Outros dois projetos do BNDES no segmento, de Curitiba e Caruaru, estão na fase de estudos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/10/2020

OPÇÃO SIMILAR AO ORÇAMENTO DE GUERRA ENTRA EM CENA

Proposta em discussão com Congresso prevê modelo similar ao do Orçamento de Guerra

Por Fernando Exman, Fabio Murakawa e Fabio Graner — De Brasília

O governo Jair Bolsonaro negocia com o Congresso um mecanismo permanente dentro da PEC do Pacto Federativo semelhante ao Orçamento de Guerra, que foi criado para o combate aos efeitos da pandemia. Segundo uma alta fonte da área econômica, a ideia é construir uma ferramenta estrutural e não é um subterfúgio para se abandonar o teto de gastos no próximo ano. A possibilidade de uso desse mecanismo em 2021 está no radar apenas em caso de uma segunda onda forte de covid-19, como ocorre em alguns países.

Em outra frente, a equipe econômica avalia ideias como a criação de um fundo com os recursos que forem obtidos com privatizações de algumas estatais e venda de imóveis da União. O objetivo é viabilizar investimentos em infraestrutura e programas sociais. O plano principal do governo, segundo uma fonte, continua sendo abater dívida. No entanto, essa seria uma fórmula que, em tese, poderia atrair o apoio da classe política, hoje refratária às privatizações. O governo promoveria não só uma transferência de renda como também faria um programa de transferência de riqueza, dando certificados (semelhante a uma ação) lastreados nessas empresas.

A despeito das dificuldades do governo em acelerar seu plano de desestatização, que demanda em grande parte autorização do Congresso, o Ministério da Economia possui um amplo levantamento dos valores dos ativos que podem ser vendidos, tanto em relação às estatais quanto aos imóveis. Esse relatório foi produzido ainda na gestão de Salim Mattar na Secretaria de Desestatização. Ele deixou a pasta justamente porque não conseguia avançar com o plano, pelas resistências principalmente do Congresso, que por ora só aceita quebrar o monopólio dos Correios, passo preliminar para a venda da empresa postal.

Mesmo assim, permanece a intenção de avançar com algumas operações de vendas de companhias para o setor privado. Além dos Correios, a prioridade da área econômica para quando a política destravar a agenda é se desfazer do Porto de Santos, Eletrobras e PPSA. Nesse último caso, a venda na verdade é dos contratos relativos ao petróleo do pré-sal, em que uma única área concedida poderia render R\$ 100 bilhões ao governo.

Enquanto as privatizações seguem travadas, a equipe econômica centra esforços em concluir a agenda de marcos regulatórios, como gás, cabotagem, setor elétrico, petróleo, dando sequência ao saneamento que, na visão do governo, já está produzindo resultados, como o leilão em Alagoas.

Mas a dimensão que ainda mobiliza a maior energia do time do ministro Paulo Guedes é a fiscal. A batalha é por garantir que no ano que vem se volte completamente para o regime do teto de gastos. Há um processo de costura política para tentar garantir que o novo programa social do governo, o Renda Brasil (ou Renda Cidadã, o nome ainda está sendo definido), seja construído sem romper o limite de despesa constitucional.

Guedes tem se associado com os articuladores políticos, como o ministro das Comunicações, Fábio Faria, para alinhar esse discurso com outras áreas do governo e tentar diminuir os ruídos que têm impulsionado os juros no mercado. Fontes garantem que o presidente Bolsonaro está fechado com esse compromisso e que, se for para quebrar o teto, não haverá novo programa social e seguirá valendo o Bolsa Família, como ele mesmo chegou a verbalizar quando vazou a proposta de desindexação do salário mínimo e da Previdência.

A leitura é que não é possível abrir mão do teto nem mesmo de forma limitada para um programa social meritório, sob pena de os investidores ficarem ainda mais receosos e levarem a um processo que abortaria a recuperação da economia.

Interlocutores destacam que o Brasil, a China e a Coreia do Sul estão tendo a mais veloz recuperação entre os emergentes atingidos pela crise do coronavírus. E que o juro no Brasil só não caiu mais devido aos ruídos que foram gerados em torno do teto de gastos nos últimos meses.

Também segue na lista de prioridades a reforma administrativa, e a equipe econômica ainda não desistiu de ações para atingir os atuais funcionários públicos, como cortes de supersalários, que poderiam ser inseridos dentro da PEC Federativa ou da Emergencial, abrindo espaço fiscal para o Renda Cidadã dentro do teto de gastos.

O plano fiscal também contempla revisão de benefícios tributários e a reforma de impostos e contribuições, como a taxa de lucros e dividendos, a desoneração da folha compensado com um tributo sobre transações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/10/2020

BRASIL TEM CONDIÇÕES DE CRESCER 3% EM 2021, DIZ GUEDES EM EVENTO ON-LINE

O ministro reforçou que a economia brasileira está voltando com força e que a recuperação é generalizada entre os setores

Por Valor — Brasília

Em evento virtual promovido pelo Itaú BBA, o ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu que após uma queda do Produto Interno Bruto (PIB) em 2020, o país tem condições de crescer cerca de 3% no próximo ano, segundo fontes que participaram do encontro. Para este ano, a previsão do Ministério da Economia é de que o PIB recue 4,7%.

Guedes reforçou que a economia brasileira está voltando com força e que a recuperação é generalizada entre os setores. Disse ainda que o governo está retornando para o caminho das reformas, após focar suas energias nas medidas emergenciais.

Apesar do otimismo, voltou a dizer que, com as disputas causadas pela agenda política, a pauta no Congresso só deve caminhar depois das eleições.

De acordo com presentes, o ministro afirmou que a equipe vai continuar se esforçando para levar adiante as privatizações da Eletrobras, Correios, Porto de Santos e PPSA.

Maia

Após a troca de farpas recente, também elogiou, no evento, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), com quem disse trabalhar bem, e afirmou que Executivo e Legislativo têm atuado juntos para uma agenda voltada a destravar o investimento privado.

IVA

Guedes disse ainda que o desenho do imposto sobre valor agregado (IVA) discutido no Congresso pode levar a uma alíquota muito alta, que prejudicará setores como serviços e comércio, segundo fontes que participaram do evento on-line.

Ele defendeu o IVA dual e também a desoneração da folha de pagamentos em conjunto com a adoção de um imposto sobre transações digitais. De acordo com presentes, Guedes disse ser natural que a Febraban se posicione contra a proposta de criação do novo imposto. O ministro teria dito que a federação não quer que o governo beba da mesma água que eles, citando taxas para DOC e TED.

Guedes voltou a dizer também que o tempo das reformas quem dá é a política. Segundo ele, o governo tem o direito de apresentar a proposta e o outro lado tem o direito de recusá-la. Terão, no entanto, que apresentar uma forma de dar fôlego ao mercado de trabalho.

Renda Cidadã

Sobre a construção do Renda Cidadã, disse que o presidente Jair Bolsonaro já explicou que não vai cometer nenhuma irresponsabilidade fiscal e que o valor do benefício, a partir de janeiro, deve ficar em cerca de R\$ 300.

Questão ambiental

O ministro da Economia disse que mais cedo, em evento com embaixadores da União Europeia, pediu que os países sejam gentis com o Brasil. Ele teria enfatizado a dificuldade de proteger do fogo áreas grandes como a Amazônia e o montante de recursos necessário para tanto. Acrescentou, no entanto, que há esforço do país para evitar as queimadas.

De acordo com presentes, Guedes voltou a citar o incêndio da catedral de Notre Dame, na França, e dizer que o Brasil não exterminou outras etnias, como ocorreu nos Estados Unidos

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/10/2020

PACOTE TRAZ 52 MEDIDAS PARA DESBUROCRATIZAR AVIAÇÃO GERAL

O pacote de ações, batizado de Voo Simples, afeta principalmente pilotos, mecânicos, instituições de ensino e empresas de pequeno porte; não há iniciativas voltadas às grandes companhias aéreas

Por Daniel Rittner, Fabio Murakawa e Matheus Schuch, Valor — Brasília



[https://s2.glbimg.com/6iy-9hbUPciegngdfvQW4-nSw2M=/0x0:2048x1365/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/L/Q/zoVcV5RqKqYBrleWP5jQ/tarcisio-freitas-discursa-no-lancamento-do-programa-voo-simples-alan-santos-pr.jpg](https://s2.glbimg.com/6iy-9hbUPciegngdfvQW4-nSw2M=/0x0:2048x1365/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/L/Q/zoVcV5RqKqYBrleWP5jQ/tarcisio-freitas-discursa-no-lancamento-do-programa-voo-simples-alan-santos-pr.jpg)

Foto : Alan Santos/PR

O governo federal lançou, nesta quarta-feira (7), um pacote com 52 medidas para simplificar regras da aviação geral. As ações afetam principalmente pilotos, mecânicos, instituições de ensino e empresas de pequeno porte. Não há iniciativas voltadas às grandes companhias aéreas.

Entre as mudanças, o governo está mudando o processo de certificação de aeródromos privados. Novos empreendimentos não precisarão mais de autorização prévia para sair do papel. Hoje, quem tem planos de construir até mesmo uma pequena pista de pouso e decolagem tem, antes, que tramitar um pedido de aval na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Outra promessa é facilitar a habilitação e a renovação dos brevês de pilotos, sem abrir mão do rigor nas avaliações. Atualmente, só 13 localidades em sete Estados são credenciadas para a realização de provas. Todos os anos há necessidade de renovação. A partir de agora, todos os Estados terão locais para provas -- serão mais de 50 já neste ano. Os brevês não terão mais validade e a Anac fiscalizará conforme o gerenciamento de risco.

"No país de Santos Dumont, no país da aviação, nós voamos pouco. Porque nós perdemos o gosto por voar. Voar se tornou burocrático, voar se tornou um sofrimento", disse o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, que discursou no lançamento das medidas, em solenidade no Palácio do Planalto.

O pacote recebeu o nome de Voo Simples. Estão sendo simplificadas as exigências para empresas de táxi-aéreo. A ideia é permitir que novos operadores de pequeno porte entrem no mercado para que, com um custo mais baixo, prestem serviços de transporte aéreo e aumentem a oferta de mobilidade nas áreas menos atendidas.

Entre os destaques do Voo Simples, está também a simplificação dos processos para fabricação, importação e registro de aeronaves. Hoje, o processo demanda muitas fases, podendo levar meses para se importar e registrar um avião no país.

Aviação agrícola

O programa também traz iniciativas que auxiliarão o agronegócio e a aviação agrícola, que é responsável por borrifar produtos químicos sobre as plantações. Quanto à manutenção de aeronaves, a ideia é permitir o uso de um auxiliar de mecânico de manutenção, sob supervisão remota, para operação aeroagrícola. Isso vai permitir que um mecânico de aviação que esteja mais próximo da aeronave possa prestar os serviços necessários de forma rápida, sem que seja necessário, como é hoje, deslocar um mecânico de um centro de manutenção, o que pode demorar dias ou até semanas.

Para o diretor-presidente da Anac, Juliano Noman, trata-se de "mudar o que era desnecessário" e "travava o desenvolvimento da aviação". "Tirar da frente o que é burocracia e focar no que importa", afirmou o chefe da agência reguladora.

Durante a cerimônia, foram revogados decretos presidenciais sobre os Sistemas Integrados de Transportes Aéreo Regional (SITAR), que definem procedimentos detalhados para um proprietário ou comandante da aeronave estrangeira solicitar a autorização de pouso ou sobrevoos no país.

O SITAR permitia a divisão do país em regiões nas quais as empresas aéreas podiam explorar exclusivamente rotas para atendimento de localidades de baixo e médio potencial de tráfego aéreo. Contudo, desde 1991, ocorreu a eliminação das restrições geográficas impostas ao setor, eliminando a necessidade dos decretos.

Agora, segundo o Ministério da Infraestrutura, os órgãos envolvidos no processo de autorização de entrada e o sobrevoo do território brasileiro poderão aprimorar suas práticas, racionalizar processos, eliminar formalidades desnecessárias ou desproporcionais, reduzir o tempo de espera para a emissão da autorização e adotar novas soluções tecnológicas para a prestação dos serviços.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 08/10/2020

PRODUÇÃO BRASILEIRA DE GRÃOS DEVERÁ ALCANÇAR UM NOVO RECORDE EM 2020/21, CONFIRMA CONAB

Estatal projeta que o volume deverá atingir 268,7 milhões de toneladas, 4,2% mais que em 2019/20

Por Fernanda Pressinott e Fernando Lopes, Valor — São Paulo

Motivados por preços elevados, os produtores brasileiros deverão levar a área plantada de grãos ao maior patamar da história nesta safra 2020/21. E, se o clima não atrapalhar, a colheita deverá voltar a bater recorde, também impulsionada pelo aumento de investimentos em tecnologias.

Segundo estimativas divulgadas há pouco pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), no total a área plantada deverá alcançar 66,8 milhões de hectares, 1,3% mais que em 2019/20. A produtividade média nas lavouras está calculada pela estatal em 4.022 quilos por hectare e, com isso, a colheita deverá somar 268,7 milhões de toneladas, com incremento de 4,2% na mesma comparação.

Para a soja, carro-chefe do campo nacional, a Conab projeta área de 37,9 milhões de hectares, 2,5% maior que a do ciclo anterior. O rendimento médio das plantações que estão sendo semeadas neste momento deverá crescer 4,4%, para 3.529 quilos por hectare, e o volume de produção tende a ficar, assim, em 133,7 milhões de toneladas, 7,1% acima do recorde de 2019/20.

No caso do milho as estimativas divulgadas hoje ainda levam em consideração a repetição da área observada na segunda safra na temporada anterior, já que nesse caso o plantio, que representa a maior parte da produção, só começará depois de encerrada a colheita de soja, no início do ano que vem.

Com isso, a área plantada do cereal por enquanto está prevista em 18,5 milhões de hectares no total (primeira, segunda e terceira safras), 0,2% menor que a de 2019/20, a produtividade média está estimada em 5.690 quilos por hectare, um aumento de 2,8%, e a colheita está projetada em 105,2 milhões de toneladas, 2,6% maior.

No caso do arroz, a Conab estimou a área de semeadura em 1,7 milhão de hectares, avanço de 1,6% ante 2019/20. Mas como a estatal prevê que a produtividade média vai cair 4,2%, para 6.431 quilos por hectare, a colheita tende a ser menor: 10,9 milhões de toneladas, ante 11,2 milhões, no ciclo passado, marcado por preços elevados também nesse mercado.

Para o algodão, cujo plantio também só ganhará força depois de concluída a colheita de soja, a Conab projeta área de 1,6 milhão de hectares em 2020/21, em queda de 3%, produtividade média 4,4% mais baixa (2.538 quilos por hectare) e produção da pluma 6,3% inferior ao recorde de 2019/20 (2,8 milhões de toneladas).

No caso do feijão, as perspectivas da estatal apontam para aumento de 0,5% da área das três safras anuais da leguminosa, para 2,9 milhões de hectares, rendimento médio de 1.062 quilos por hectare, 3,7% menor, e colheita de 3,1 milhões de toneladas, em baixa de 3,2%.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 08/10/2020

PETRÓLEO SOBE COM GREVE NA NORUEGA E RELATÓRIO DA OPEP

Investidores analisam visão do cartel de que o pico da demanda pela commodity não ocorrerá nas próximas duas décadas

Por Valor, Com Dow Jones Newswires — São Paulo

Os contratos futuros de petróleo operam em alta nesta quinta-feira, mas desaceleraram os ganhos após a divulgação do relatório anual da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep).

Por volta de 9h35, o contrato do petróleo bruto Brent para dezembro operava em alta de 1,95%, a US\$ 42,81 o barril, e os futuros do WTI para novembro ganhavam 1,80%, a US\$ 40,67 o barril.

Os investidores analisam a informação do cartel de que o pico da demanda por petróleo não ocorrerá nas próximas duas décadas. A demanda global para 2040, quando atingirá 109,3 milhões de barris por dia, será de cerca de 10% acima do nível de 2019. O pico da demanda de combustível fóssil não acontecerá depois desse ponto, mas com a demanda de gás continuando a aumentar até 2045.

Os preços estão subindo também na esteira da greve dos petroleiros na Noruega e pela esperada passagem do furacão Delta na Louisiana nos próximos dias, de acordo com Bjornar Tonhaugen, da Rystad Energy. “Com 80% da produção do Golfo do México dos EUA agora fechada ... a produção reduzida dá um fôlego para os traders, que têm visto os estoques de petróleo subindo novamente”, disse Tonhaugen.

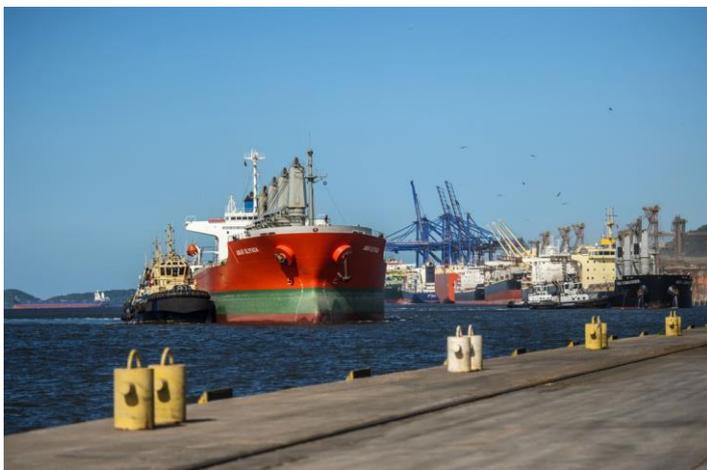
Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 08/10/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTOS PARANAENSES REGISTRA ALTA DE 28% NA MOVIMENTAÇÃO EM SETEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08/10/2020 - 19:21



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201008-porto-de-paranagua-foto-claudio-neves.jpg>

Segue crescente o volume de cargas movimentado pelos portos paranaenses em 2020. Comparando os meses de setembro, deste e do ano passado, o acréscimo registrado passa dos 28%. No último mês, 5,26 milhões de toneladas foram embarcadas e desembarcadas no estado. Nos mesmos 30 dias, em 2019, o volume das operações foi de cerca de 4,1 milhões de toneladas.

No acumulado do ano, de janeiro a setembro, o aumento registrado é de 11% em relação ao mesmo período em 2019. Neste ano, 43,9 milhões de toneladas foram importadas e exportadas pelos terminais do Paraná. No ano passado, nos nove meses, 39,7 milhões de toneladas.

“Este 2020 está sendo um ano de muitos desafios, mas estes estão sendo superados com muito esforço não apenas da empresa pública, mas de toda a comunidade portuária”, afirma o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. “Os resultados que estamos alcançando, mês a mês, é fruto de um trabalho que está sendo pautado na sinergia entre os diversos atores, na otimização das regras e ajustes operacionais e, obviamente, nas recentes obras e investimentos”, acrescenta.

Ao se referir à campanha de dragagem em andamento, uma das maiores que os portos já tiveram, e à inauguração das expansão e modernização à oeste do cais do Porto de Paranaguá, Garcia afirma que o foco, este ano, tem sido na atenção total aos usuários do porto paranaense.

Segundo Garcia, os esforços são em manter a infraestrutura pronta e adequada para atender a demanda de todos os setores, em especial o Agronegócio. “Trabalhamos para que os exportadores do nosso agronegócio não encontrem nenhum gargalo, nenhum obstáculo”.

GRANEIS - Em maior percentual de aumento, 11% nos nove meses do ano, o segmento dos graneis sólidos, de importação e exportação, é o que movimenta mais. Este ano, são 29,15 milhões de toneladas de cargas frente às 26,2 milhões de toneladas registradas no ano passado.

Soja, farelo de soja e açúcar – estes últimos, se destacando também no Porto de Antonina, não apenas em Paranaguá – são os produtos que registram maiores altas na exportação.

PRODUTOS - Cerca de 13,2 milhões de toneladas de soja (grão) foram embarcadas no Porto de Paranaguá, este ano, até setembro. Comparado às 8,4 milhões de toneladas embarcadas no período, em 2019, o aumento registrado chega a 58%.

Nos embarques do farelo, a alta na comparação dos nove meses de 2020 com 2019 é de 14%. Este ano, 4,46 milhões de toneladas do produto foram movimentadas; no ano passado, 3,9 milhões. Nesses totais também estão contabilizados os volumes exportados pelo Porto de Antonina. Por lá, foram embarcadas 233.750 toneladas de farelo de soja. Este ano 21% a mais que no ano passado, com 193.856 toneladas.

Somando o açúcar embarcado a granel e o que deixa os portos paraenses em sacas, já são 3,11 milhões de toneladas exportadas neste ano. Comparado às 1,79 milhão de toneladas registradas em 2019, o aumento é de 73%.

Desse volume, 73.196 toneladas foram movimentadas no Porto de Antonina; 50% a mais que as 48.919 toneladas de açúcar exportada por lá, de janeiro a setembro do ano passado.

Ainda no mesmo segmento, mas na importação, o produto mais movimentado e que registra o maior percentual de aumento é o adubo. No acumulado deste ano, foram cerca de 7,2 milhões de toneladas importadas, 6% a mais que as 6,78 toneladas descarregadas em 2019 no período.

OUTROS SEGMENTOS – O segundo segmento que mais movimenta cargas nos portos do Paraná é o da Carga Geral. Neste, mais de 9,1 milhões de toneladas de produtos já chegaram ou deixaram o país pelos terminais portuários do Estado. O volume é 9% maior que o registrado em 2019; 8,35 milhões de toneladas.

O aumento registrado nas movimentações dos graneis líquidos é de 7%. Este ano, cerca de 5,55 milhões de toneladas já passaram pelo Porto de Paranaguá. Em 2019, nos nove meses, foram 5,19 milhões de toneladas. Destaque para o aumento de 23% registrado nas exportações de óleo de soja. Este ano foram 748.471 toneladas embarcadas do produto. Em 2019, 609.687 toneladas.

CONTÊINERES – Também houve alta nas importações e exportações de contêineres. Este ano, foram 675.808 TEUs movimentados de janeiro a setembro – 4% a mais que as 649.531 unidades (equivalentes a 20 pés) registradas no período de 2019.

No segmento, as exportações das carnes – que estão entre os principais produtos embarcados nos contêineres – se destacam. O volume de carne suína embarcado este ano, de janeiro a

setembro, está 40% maior, com cerca de 70 mil toneladas. Em 2019 foram 50 mil toneladas. Esse último dado é do Ministério da Economia (Comex Stat).

A carne bovina registra aumento de 37% nas exportações pelo Porto de Paranaguá. Este ano, 297.067 toneladas do produto foram exportadas. Em 2019, 217.303.

As exportações de frango – com 1,5 milhão de toneladas – e de peixe e crustáceos – com cerca de 39,5 mil toneladas – permaneceram quase iguais na comparação dos períodos.

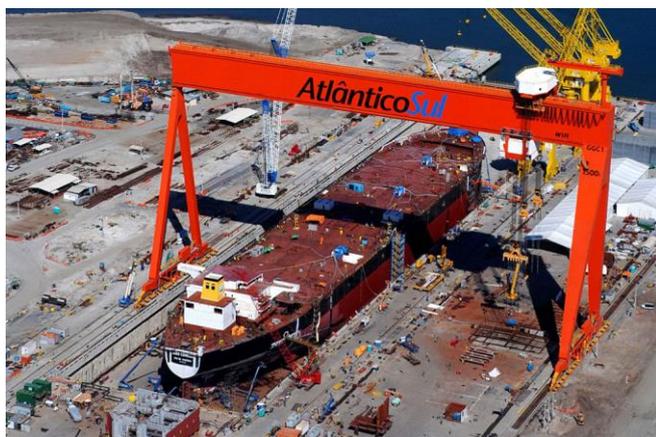
PARTICIPAÇÃO - Das 43,9 milhões de toneladas movimentadas, este ano, até agora 28,8 milhões são de cargas de exportação (volume 15% maior que as exportações de 2019, no mesmo período). As outras 15,1 milhões de toneladas são de importação (que registra alta de 3% em relação ao volume desembarcado no ano passado).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2020

EMENDA PROPÕE GARANTIA DE QUE BR DO MAR NÃO SE APLIQUE A TRANSPORTE DE PETRÓLEO E DERIVADOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08/10/2020 - 17:38



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180124-estaleiro-atlantico-sul-eas.jpg>
Arquivo/Divulgação

Proposta de mudança no PL 4199/2020 visa garantir que as regras de afretamento não se apliquem às empresas que operam no transporte marítimo de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no país.

Uma reivindicação da construção naval ao BR do Mar foi apresentada em forma de emenda pelo deputado Hugo Leal (PSD/RJ). A proposta pede a inclusão de um dispositivo no projeto de Lei 4199/2020 a fim de garantir que as regras de afretamento de navios não se apliquem às empresas que operam no transporte marítimo de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no país. A proposta da emenda não abrange o transporte de produtos químicos e petroquímicos produzidos nas centrais petroquímicas e seus derivados, óleos vegetais e gorduras.

O autor justificou que o incentivo promovido pelo PL 4.199/2020 ao afretamento de embarcações estrangeiras para operarem no transporte por cabotagem na costa brasileira carece de atenção quando, além dos interesses econômicos, surgem impactos que podem se apresentar quando a atividade de transporte abarcar cargas com elevado valor energético.

"A emenda busca salvaguardar a segurança energética contida no transporte de petróleo e seus derivados, evitando que empresas estrangeiras fretadoras de petroleiros detenham a possibilidade de influir na distribuição de petróleo e seus derivados no território nacional, em decorrência de outros interesses que possam surgir porquanto durar o contrato de afretamento", ressaltou o deputado em sua proposta de mudança no PL.

O parlamentar destacou que o transporte de cargas pelo modal aquaviário representa cerca de 11% da matriz logística do país, sendo que 7% desse volume estão relacionados ao transporte de petróleo e seus derivados. Ele acrescentou que o transporte desse tipo de carga representa uma importância estratégica, que guarda estreita relação com a segurança energética do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2020

'MULTIMODALIDADE É NECESSIDADE PARA COMPETIR EM ECONOMIA GLOBAL', DIZ GERENTE DA ANTT

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 08/10/2020 - 16:42



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180717-porto-de-paranaqua-ferrovia-trem.jpg>

Arquivo/Divulgação

André Ramos acredita que a multimodalidade será cada vez mais incentivada e que redução do desequilíbrio no transporte de cargas no Brasil só será possível com integração e planejamento.

A escolha do melhor modal e a redução do desequilíbrio no transporte de cargas no Brasil só serão possíveis com integração e planejamento. A

avaliação é do gerente de regulação de transporte rodoviário e multimodal de cargas na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), André Sousa Ramos. Para ele, o modal rodoviário é o mais adequado para transporte de cargas de curtas distâncias, ao passo que o modal aquaviário tem custo mais constante com distâncias maiores. Ramos ponderou que esses conceitos podem variar dependendo do tipo de produto exportado.

"A multimodalidade não é mais opção, é necessidade se quisermos competir em economia cada vez mais global", projetou Ramos, nesta quinta-feira (8), durante apresentação no evento Intermodal Xperience, promovido pela Informa Markets.

Ele acredita que a multimodalidade deve ser cada vez mais incentivada. Entre os benefícios dessa diversificação da matriz de transportes, Ramos apontou a logística mais adequada, elevando nível de satisfação dos clientes. A partir da utilização de modais mais adequados, se espera o aumento da segurança rodoviária e a retirada de veículos pesados das estradas, o que pode eventualmente acarretar economia para concessionárias e redução de preços do pedágio. Ramos observa que os conceitos de intermodalidade e multimodalidade ainda se misturam e, às vezes, são utilizados de forma incorreta.

O transporte no Brasil é majoritariamente por rodovias (61%), enquanto 21% são movimentados por ferrovias, 12% por cabotagem, 2% por hidrovias e menos de 1% por aeronaves. Nos rankings de infraestrutura, o Brasil ocupa a 8ª posição na América Latina e a 85ª mundial. Os custos logísticos do país representavam 12% em relação ao PIB, segundo dados Ilos de 2016.

"Em vez de planos de Estado, se viu até agora planos de governo fazendo com que projetos de infraestrutura fossem feitos de forma descoordenada, fazendo uma espécie de mosaico na infraestrutura do transporte nacional sem agregar valor", comentou Ramos. Ele percebe iniciativas positivas para mudança desse cenário, como a auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a integração multimodal no Brasil que resultou em um acórdão com recomendações aos ministérios da infraestrutura e da economia.

Ele também destacou a portaria 123/2020, publicada em agosto, que trata do planejamento integrado de transportes. Além disso, ele vê as concessões do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) do governo federal criando expectativas de bilhões de investimentos para o setor logístico. Ramos acrescentou que o programa de estímulo à cabotagem (BR do Mar) é essencial como incentivo ao uso dessa alternativa para transporte de commodities em longa distância. O gerente da ANTT ressaltou que o rodoviário deve continuar a ser importante, dentre outros motivos, para garantir o transporte porta a porta. "A escolha do melhor modal só é possível com integração", salientou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2020

ATP ESPERA RECUPERAÇÃO DE CONTÊINERES PARA TERCEIRO E QUARTO TRIMESTRES DO ANO

Por *Dérika Virgulino* PORTOS E LOGÍSTICA 07/10/2020 - 20:56

No segundo trimestre do ano o destaque foi para soja, petróleo e derivados. Para o final do ano o foco será destinado mais ao milho.

Com um crescimento na movimentação de 6,8% no segundo trimestre do ano, em relação ao mesmo período de 2019, a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), aguarda que o ritmo continue sendo de crescimento para os próximos meses do ano. A expectativa, de acordo com a diretora executiva da associação, Luciana Guerise é que para os terceiro e quarto trimestres do ano ocorra uma recuperação na movimentação de contêineres e um foco maior no milho.

O aumento no segundo trimestre do ano foi impulsionado principalmente pela soja, petróleo e derivados. Luciana explicou que embora o volume da soja brasileira seja sempre grande, os picos da movimentação do produto ocorrem principalmente entre junho e novembro.

Ela afirmou que em todas as regiões do país houve destaques de terminais que apresentaram grandes desempenhos na movimentação. Na região Norte o destaque foi para o Hidrovias do Brasil que naquele período apresentou um aumento de 122%; no Nordeste para o terminal Madre de Deus, da Petrobras, com 25%; no Sul o terminal da Bunge com um crescimento de 138%; Centro-Oeste o terminal Dreyfus com 31% e no Sudeste o terminal Açúcar Petróleo, com crescimento de 126%.

Todos esses aumentos ocorreram durante o período de evolução da pandemia da Covid-19 no Brasil. No entanto, segundo ela, enquanto o país vivia o auge da doença, a curva de crescimento de doentes na China e países da Europa caía, aumentando, por sua vez, a necessidade pela exportação de alimentos brasileiros.

Luciana atribui o desempenho dos terminais privados ao grande aporte de capital, bem como a liberdade de investimentos. Ao contrário dos portos públicos, os TUPs não precisam de licitação para obras, por exemplo. De acordo com ela, os terminais possuem uma carteira de investimentos na ordem de R\$ 43 bilhões, superior a soma dos custos do setor de infraestrutura do governo dos últimos sete anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2020

EXPANSÃO FERROVIÁRIA AMPLIARÁ CAPACIDADE E TRARÁ MELHORIAS DE ACESSOS A PORTOS, PROJETA ANTF

Por *Danilo Oliveira* PORTOS E LOGÍSTICA 07/10/2020 - 20:44



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200604-brado-trem-ferrovia-silo.jpg>

Arquivo/Divulgação

Para transportadores de cargas por ferrovias, novas conexões e ampliações reduzirão gargalos hoje vivenciados nos principais portos do país.

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) prevê um aumento e diversificação da carga transportada por trilhos até os portos. A associação destaca que todos os investimentos projetados para o setor, nos próximos anos, preveem a ampliação de capacidade da malha atual, com aumento de carga e previsão de investimentos nos acessos aos portos. A percepção da ANTF é que está havendo alinhamento dentro do programa de renovação, com projetos alinhados com processos ferroviários. A entidade também projeta um incremento gradual do transporte de contêineres por ferrovia.

"Todos os portos têm possibilidade de melhorias, como reorganização de pátios, retroáreas e a construção de pês ferroviárias. Alguns mais, outros menos", comentou o diretor-executivo da ANTF, Fernando Simões Paes à Portos e Navios. Ele salientou que parte investimentos é destinada a melhorias fora da malha, dentro do porto organizado. No caso do Porto de Santos, a avaliação é que os planos de zoneamento e a clusterização das cargas apontam para a adequação da capacidade da ferrovia dentro do porto e das ferrovias que chegam até ele.

Os operadores acreditam que, após muitos anos tentando trabalhar a carteira de projetos, o cenário atual é mais favorável para a expansão da malha. Paes lembrou que a renovação da Malha Paulista só ocorreu em março de 2020. Na época, havia expectativa que alguns projetos fossem renovados naquele mesmo ano. "Quando o programa de renovações foi lançado em 2015, ninguém imaginava que fosse demorar cinco anos", contou Paes.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/mapa-projetos-ferroviarios.jpg>
mapa-projetos-ferroviarios.jpg

O diretor-executivo da ANTF considera que o setor tem projetos bilionários com capacidade de mudar radicalmente a matriz de transportes, mas que precisam de alinhamento com os planejamentos portuários para evitar gargalos na ponta. Entre os principais projetos na agenda do setor estão a concessão do tramo central Norte Sul; dois investimentos cruzados da Vale — Renovação Vitória-Minas (EFVM), no Sudeste, e a Estrada de Ferro Carajás (EFC), no Maranhão; a FICO — Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (trecho entre Mato Grosso e a ferrovia

Norte Sul), MRS e FCA.

No Sudeste, destaque para as renovações da Malha Paulista (Rumo) e do sistema operado pela MRS. A Rumo vai mais que dobrar capacidade, passando de 35 para 75 milhões toneladas. O projeto da Malha Paulista prevê a duplicação de alguns trechos e o aumento da tamanho das composições que vêm de Rondonópolis, no sul mato grossense, até São Paulo. Já a MRS vai aumentar a capacidade de transporte de carga geral por ferrovia, com ampliação de pátios.

Os projetos da Vale aguardam deliberação do Tribunal de Contas da União (TCU). O sistema operado pela MRS passou por audiência pública e a expectativa é que ele seja enviado ao TCU ainda este ano. A FCA não passou por audiência pública. O governo também tem manifestado a possibilidade prorrogação da Malha Sul, que deve ser qualificada no Programa de Parcerias e Investimentos (PPI).

A ANTF entende que os gargalos históricos da infraestrutura do país são oportunidade para explorar a multimodalidade. Paes identifica exemplos de complementaridade e de concorrência entre modais em alguns pontos, o que considera saudável, desde que sem práticas predatórias. "Antes de pensar em competição, temos deficiência grande de infraestrutura. Existe espaço para todo mundo. Falta principalmente transporte de longa distância. Dá para explorar na multimodalidade", analisou Paes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/10/2020