

BR DO MAR PROMETE ELEVAR PORTO DE SANTOS A CONDIÇÃO DE HUB PORT, DIZ DIRETORA

Projeto será tema de novo debate, nesta quarta-feira (18), no último dia do Congresso de Direito Marítimo e Portuário - São Paulo

Por Matheus Müller



<https://www.atribuna.com.br/imagens/contentid/policy:1.51286:1557412149/Porto.jpeg?f=2x1&f=1da82f&q=0.8&w=1500&w=f075b93>

Aposta no BR do Mar aumentará movimentação da economia (Carlos Nogueira)

O Ministério da Infraestrutura aposta no projeto BR do Mar (programa de incentivo à cabotagem) para aumentar a movimentação da economia e ampliar o desenvolvimento dos portos brasileiros. Flávia deu

seu ponto de vista sobre o assunto, que já havia sido destacado pelo ministro Tarcísio Freitas, na última segunda-feira, e que terá debate ampliado nesta quarta-feira (18), às 14 horas, no último dia do 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário - São Paulo, evento realizado pelo Grupo Tribuna no auditório da Associação Comercial de Santos e através de webinar.

De acordo com a diretora do Departamento de Gestão de Contratos, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, a cabotagem vai colocar naturalmente o Porto de Santos em condição de Porto Hub (concentrador de cargas).

“Quando a gente olha o BR do Mar e essa vocação natural do Porto de Santos, a gente percebe que será um porto que será diretamente impactado por essa medida. Ele tende a transformar os terminais cada vez mais concentradores para receber os principais navios e até alterar um pouco essa dinâmica de movimentação de cargas”.

Ela explica que, em linhas gerais, o Governo Federal pretende incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem, modal que inclusive teve um aumento de 12%.

“É um potencial que vai ser usufruído pelo porto para incentivar a concorrência e competitividade na prestação de serviços e, principalmente, serviços (deslocamentos) de longa distância. Nós somos um País continental. Não estamos falando em competição com o caminhão, mas estamos falando em longa distância, mas o porta a porta continuará com o modal rodoviário. Estamos falando em equalização de matriz logística”.

Situação

O projeto está na Câmara dos Deputados, mas sofre com obstruções de parlamentares do Centrão e da oposição, que esvaziam as sessões e impedem a votação das pautas, entre elas o BR do Mar. O ministro já havia informado que tem conversado e pedido a deputados para aprovarem o texto e, de acordo com Flávia, há uma expectativa para que isso ocorra nos próximos dias, ainda mais com a retomada das sessões.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/11/2020

ESTADO FAZ TESTE PARA LIBERAR CAMINHÕES COM MAIS DE 26 METROS NA VIA ANCHIETA

Veículos com essa dimensão são proibidos de circular entre os quilômetros 40 e 55 da pista sul. Ação tem por objetivo ampliar escoamento de carga em direção ao cais santista

Por Atribuna.com.br



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.76295:1574112283/Assalto-na-Via-Anchieta.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=f273167&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.76295:1574112283/Assalto-na-Via-Anchieta.jpg?f=2x1&pf=f273167&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Testes visam a segurança viária para o fluxo de caminhões com mais de 26 metros pela Via Anchieta (Foto: Reprodução)

A Secretaria de Logística e Transportes realiza, na manhã desta quarta-feira

(18), teste para melhorar o fluxo de caminhões na rodovia Anchieta (SP-150). A ação visa verificar a segurança viária a fim de liberar o tráfego de utilitários com mais de 26 metros na descida da serra em direção ao Porto de Santos.

A operação especial monitorada tem como objetivo aumentar o escoamento da produção pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Para a realização dos testes, a pista sul da Via Anchieta foi completamente interditada a partir das 5h desta quarta-feira (18), sendo que o tráfego flui pela pista norte em mão invertida (ou seja, operando na descida da Serra).

Uma portaria do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) proíbe a circulação de caminhões e de veículos de transporte coletivo com comprimento superior a 26 metros, entre os kms 40 e 55 da pista sul. Caso os testes comprovem a viabilidade técnica do tráfego desse tipo de veículo, a portaria será revogada, e outra publicada permitindo a passagem de caminhões com até 30 metros.

A pasta estadual destaca que a iniciativa “prevê grande benefício logístico para o transporte de carga, uma vez que a rodovia Anchieta-Imigrantes é a principal ligação rodoviária com o Porto de Santos”.

De acordo com o secretário estadual de Logística e Transporte, João Octaviano Machado Neto, caso o resultado do estudo seja positivo, vai diminuir consideravelmente o custo do transporte nos produtos exportados a partir do Porto de Santos. “Hoje caminhões com mais de 26 metros são obrigados a dividir suas cargas em duas viagens. A nova autorização vai facilitar o escoamento da produção, baixando custos, dando agilidade ao desenvolvimento e possibilitando a criação de mais empregos”.

Ganho logístico

Além de ser o maior da América Latina, o Porto de Santos tem importância vital na economia não apenas de São Paulo, como de todo o país. “Será um ganho incalculável à economia, já que, pelo porto de Santos, passa boa parte do PIB nacional”, afirma Machado Neto.

Ele explica que o estudo faz parte do planejamento para a implantação de uma nova matriz de logística no Estado. “Buscamos uma cadeia logística eficiente focada no crescimento econômico de São Paulo e do País. Desta forma, queremos criar condições para um escoamento mais

eficiente de mercadorias e com novos meios para a movimentação de cargas. Esse trabalho ganha importância ainda maior em tempos de pandemia”, explica.

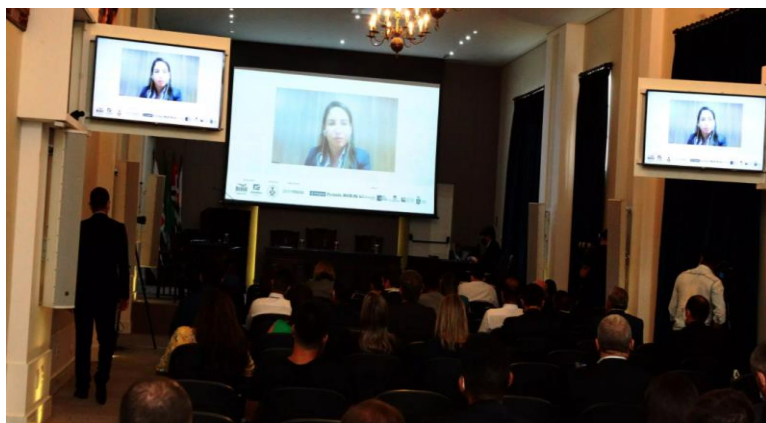
Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/11/2020

GOVERNO PREVÊ RECORDE DE INVESTIMENTOS E LEILÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS EM 2022

Apesar da pandemia, portos geraram R\$ 2,44 bilhões de investimentos neste ano. Expectativa é chegar a R\$ 3 bilhões em 2021

Por Matheus Müller



[https://www.tribuna.com.br/image/content/policy/1.128324:1605639538/Flavia-Takafashi-diretora-do-Departamento-de-Gest-o-de-Contratos-da-Secretaria-Nacional-de-Portos-e-Transportes-Aquaviarios.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=d3e4d51&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/content/policy/1.128324:1605639538/Flavia-Takafashi-diretora-do-Departamento-de-Gest-o-de-Contratos-da-Secretaria-Nacional-de-Portos-e-Transportes-Aquaviarios.JPG?f=2x1&pf=d3e4d51&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Flávia Takahashi abriu as palestras do 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário em Santos (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Os setores portuários e de navegação passaram pelas

dificuldades da pandemia e mantiveram o ritmo de crescimento. O ano vai fechar com R\$ 2,44 bilhões em outorgas, através de concessões e arrendamentos, e a expectativa é de R\$ 3 bilhões para 2021. O Ministério da Infraestrutura aponta para um futuro ainda mais promissor, com mais investimentos privados, novos regimentos para dar celeridade e segurança jurídica aos negócios, além de melhorias estruturais. Para 2022, ainda está previsto o leilão para a concessão da Autoridade Portuária de Santos (APS).

As informações são de Flávia Takafashi, diretora do Departamento de Gestão de Contratos, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, que abriu a sequência de palestras e debates do 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário – São Paulo, evento realizado pelo Grupo Tribuna no auditório da Associação Comercial de Santos (ACS) e através de webinar. A programação termina na quarta-feira (18).

De acordo com Flávia, “o setor portuário se mostrou resistente (à crise do coronavírus)”. A executiva explica que as metas traçadas pelo ministério para tornar os complexos portuários mais eficientes serviram para evitar sustos ao segmento. Mais do que isso, ela indicou um cenário ainda melhor para 2021, com a previsão de R\$ 3 bilhões em novos negócios.

Dos R\$ 2,44 bilhões obtidos neste ano, R\$ 505 milhões são das outorgas pelos arrendamentos de duas áreas na Ponta da Praia, em Santos, para o armazenamento a movimentação de celulose. O contrato foi assinado na segunda-feira pelo ministro Tarcísio Freitas com as empresas Eldorado e Bracell.

“Se antes tínhamos uma meta (sem a pandemia) e um objetivo de nos tornarmos mais eficientes, a partir de agora a gente precisa fortalecer ainda mais o setor portuário. Ele, de fato, se mostrou importante nesse momento de construção e de assegurar uma economia fortalecida”, disse.

Flávia apresentou um portfólio estratégico do ministério em que aponta os pontos em que o governo prioriza suas atuações para o crescimento do setor, entre eles: o eixo de concessões e arrendamento portuários, investimentos aquaviários, transformação digital e modernização portuária, com o fortalecimento das companhias docas, para que possam se tornar mais eficientes e competitivas.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/11/2020

BR DO MAR VAI IMPULSIONAR SANTOS, DIZ FLÁVIA

Da Redação

O Ministério da Infraestrutura aposta no projeto BR do Mar (programa de incentivo a cabotagem) para ampliar o movimento dos portos Brasileiros. Flávia Takafashi deu seu ponto de vista sobre o assunto, que já havia sido destacado pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, na última segunda-feira em visita a Santos. O tema terá seu debate ampliado hoje, às 14 horas, no segundo e último dia do congresso, no Painel 5 A nova cabotagem brasileira.

De acordo com a diretoria de Departamento de Gestão de contratos, da Secretaria Nacional de Portos, o programa de cabotagem vai colocar naturalmente o Porto de Santos em condições de porto hub (concentrador de cargas).

“Quando a gente olha o BR do Mar e essa vocação natural do Porto de Santos, a gente percebe que será diretamente impactado por essa medida”, disse a diretora.

Flávia explica que o Governo pretende incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem – o transporte marítimo de carga ao longo da costa, modal que inclusive teve um aumento de 12% em sua operação no semestre passado. “É um potencial que vai ser usufruído pelo porto para incentivar a concorrência e competitividade na prestação de serviços (deslocamento) de longa distância. Nós somos um País continental. Não estamos falando em competição com o caminhão, mas estamos falando em longa distância. Mas a porta a porta continuará com o modal rodoviário. Estamos falando em equalização de matriz logística.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 18/11/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS CANAL ANTAQ NO YOUTUBE TRANSMITE SOLENIDADE DE POSSE DO NOVO DIRETOR-GERAL DA AGÊNCIA

Para assistir basta colocar o nome ANTAQ no youtube ou acessar o link: <https://www.youtube.com/watch?v=4pDV-gXAljc>

O Canal ANTAQ no Youtube transmitirá a solenidade de posse do novo diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Eduardo Nery Machado Filho, que acontece hoje (18) a partir das 10h.

Eduardo Nery foi nomeado pela Presidência da República, em 29 de outubro último, para exercer o cargo de diretor-geral da ANTAQ, com mandato até 18 de fevereiro de 2025, após ser aprovado em sabatina na Comissão de Serviços de Infraestrutura e no Plenário do Senado Federal.

Nery é formado em Engenharia Civil e pós-graduado em Auditoria de Obras Públicas e Orçamento Público. Ingressou, por concurso público, no Tribunal de Contas da União (TCU) em 2000 para exercer o cargo de auditor federal de controle externo. Agora ficará cedido à Agência até o fim do mandato.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 18/11/2020



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

“ESTAMOS TRABALHANDO PARA O BRASIL SE TORNAR O LÍDER LATINO AMERICANO EM INFRAESTRUTURA”, AFIRMA MARCELO SAMPAIO

Fonte: Governo Federal (18 de novembro de 2020)

O secretário-Executivo do Ministério da Infraestrutura (MInfra), Marcelo Sampaio, participou, nesta terça-feira (17), do webinar IJ Brazil 2020, promovido pela Euromoney Institutional Investor, uma das maiores empresas de informações financeiras e de negócios da Europa. Durante o evento, Sampaio se juntou aos principais executivos e especialistas da indústria para abordar as oportunidades e desafios para o investimento privado no próximo ano.

“Estamos trabalhando para trazer melhores transformações na infraestrutura brasileira e abrindo as portas para o investimento estrangeiro. Acreditamos que a transparência e a comunicação farão com que o setor privado traga mais eficiência, competitividade e sustentabilidade para o país. Estamos trabalhando para o Brasil se tornar o líder latino americano em infraestrutura nos próximos anos” ressaltou o secretário.

O secretário destacou ainda que o programa de concessões do MInfra é atrativo ao investidor, pela sofisticação dos projetos, alinhamento a padrões firmes de sustentabilidade, boas taxas de retorno e respeito aos contratos. “A Dutra, Ferrogrão e a 6ª rodada de aeroportos serão nossos grandes projetos para o próximo ano. São projetos sustentáveis, com políticas para o aumento de emprego e garantia da preservação do nosso país”, complementou.

Também participou das discussões o secretário-executivo substituto, Rodrigo Cruz. Na oportunidade, ele apontou urgência em desenvolver uma infraestrutura resiliente e sustentável. “O MInfra está alinhado ao mercado de investimentos em infraestrutura e às boas práticas mundiais. Nesse sentido, estamos estruturando o primeiro programa da América Latina de certificação de títulos verdes”, apontou.

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

Data : 18/11/2020

BR DO MAR ABRE MERCADO DE CABOTAGEM E TRAZ EFICIÊNCIA, DIZ DIOGO PILONI



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/11/DiogoPiloni-868x644-1-868x644-1-768x570.jpg>

Diogo Piloni defende projeto que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, ou BR do Mar. Proposta deve ser votada nesta 4ª pela Câmara dos Deputados

Em um país privilegiado por 8.500 km de costa navegável, ao som do mar que nos entrega tantas riquezas, o uso da cabotagem –a navegação doméstica entre os portos do país– ainda tem muito a se desenvolver. Essa alternativa logística, tão eficiente quanto desconhecida, merece um olhar mais atento da sociedade.

Um dos projetos mais importantes para o Ministério da Infraestrutura no reequilíbrio da matriz de transporte brasileira, o BR do Mar está em discussão há 1 ano e meio. As propostas contidas no texto abrangem mudanças regulatórias e normativas que buscam aumentar a oferta de empresas, incentivar a concorrência, estabelecer novas rotas e reduzir custos logísticos.

Abrir mercados tem como principal objetivo o aumento da contestabilidade destes. Ou seja, não se trata de simplesmente atrair mais concorrentes, mas de criar um ambiente de negócios onde a entrada de novas empresas será sempre uma possibilidade factível, fazendo ainda com que os armadores existentes busquem redução de custos, melhoria dos serviços e manutenção de fretes adequados.

Uma das principais mudanças está no chamado lastro, que é a forma como se atrela a propriedade de navios à possibilidade de afretamento de embarcações de terceiros. O que propomos: novas possibilidades de estabelecimento no mercado de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) sem a necessidade de aquisição imediata de frota própria. Armadores em situações específicas ficam desobrigados a comprar um navio de dezenas de milhões de dólares justamente quando estão testando o mercado brasileiro para novas operações.

Mas ampliar as possibilidades de novos entrantes não é tudo. É preciso encontrar o equilíbrio entre a redução de custos e a regularidade da oferta do transporte. No caso da cabotagem, há uma grande preocupação com a volatilidade do mercado internacional. A existência de frota nacional é considerada um elemento mitigador da exposição do Brasil às vicissitudes da navegação estrangeira. O nosso projeto cria mecanismos que garantem essa proteção.

O BR do Mar foi construído considerando não apenas que novas empresas entrarão no mercado, mas que elas cresçam e se firmem através de aquisição de frota própria. Alinha-se, assim, os dois objetivos da política: a concorrência, com as suas vantagens naturais, e a manutenção de frota, que atua como elemento que traz regularidade ao mercado.

É essencial destacar que a relevância dessa abertura, inclusive, foi reconhecida em recente parecer do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), órgão que integra o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Entre suas conclusões, a nota técnica afirma que o BR do Mar “em geral, apresenta um conjunto de medidas que tendem a levar a maior nível de concorrência no mercado”.

Importante registrar ainda a natureza multimodal da experiência da cabotagem. Um navio com 3.000 contêineres significa que 3.000 contêineres precisam chegar e sair do porto. E esse transporte é feito majoritariamente por caminhões, o único capaz de fazer o transporte porta-a-porta.

A cada nova linha de cabotagem, duas novas linhas de transporte rodoviário de cargas acabam sendo criadas. E isso é suficiente para mitigar qualquer argumento que associe o BR do Mar a um comprometimento do transporte rodoviário de cargas: com a aprovação do projeto, caminhoneiros também sairão ganhando.

Por fim, o que estamos propondo, após um longo período de discussão, é uma abertura responsável e equilibrada, que proporcionará melhores condições para os usuários e garantirão aumento da eficiência logística nacional.

A aprovação do BR do Mar contempla essas premissas ao passo que respeita o trabalhador brasileiro, os investimentos feitos por empresas que apostaram no país, e, principalmente, o interesse público de incentivar uma solução logística mais segura, limpa, barata e regular para a economia brasileira.

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

Data : 18/11/2020

TARCÍSIO CONFIANTE QUE CONGRESSO APROVARÁ PROGRAMA BR DO MAR



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/11/Tarcisio-Freitas-acredita-na-reducao-do-preco-das-passagens-aereas-300x188.jpg>

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, comentou, nesta segunda-feira (16), sobre o projeto de lei do Programa de Incentivo à Cabotagem, chamado de “BR do Mar”.

O texto tem como objetivo aumentar o uso da navegação entre portos do Brasil.

Durante a cerimônia de assinatura do contrato de arrendamento de 2 terminais de celulose no Porto de Santos, Tarcísio disse que o programa tem boas chances de ser votado nesta semana:

“Parece-me que a perspectiva é boa para essa semana. Nós vamos fazer tudo que for da nossa parte para que o projeto seja votado.”

O texto está na pauta da sessão de quarta-feira (18).

Tarcísio admitiu, no entanto, que a disputa pela presidência da Comissão Mista de Orçamento (CMO) tem adiado a análise do texto.

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

Data : 18/11/2020

ABAC RELATA AO MINFRA CONFLITOS ENTRE A RESOLUÇÃO DO CNIG E BR DO MAR

As mudanças realizadas pelo Conselho Nacional de Imigração (CNIg) por meio da aprovação da nova Resolução nº 42/202 vêm mexendo com o setor. Isso porque aquela traz mudanças significativas na Resolução Normativa n. 06/2017 (RN 06). Esta norma trata da autorização de residência para fins trabalhistas de marítimos estrangeiros, bem como das regras de proporcionalidade de marítimo a bordo de embarcações estrangeiras.

Entretanto, segundo a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), a nova resolução não trouxe apenas pequenas alterações, mas sim uma ampla revisão que pode impactar o Projeto de Lei (n. 4199/2020), o BR do Mar. O diretor-executivo da associação, Luís Resano, afirmou que a resolução do Conselho está em conflito com alguns aspectos do PL, como, por exemplo, no aspecto da residência.

De acordo com a Resolução, em caso de um prazo de estada de estrangeiro por prazo superior a 90 dias, a autorização de residência será obrigatória. No entanto, Resano alerta para o fato de que o BR do Mar traz a possibilidade de que o afretamento a tempo pode se estender por dois anos. Desse modo, ele questiona como seria a autorização de residência por todo este período.

Por esta razão, a associação encaminhou uma correspondência para o Ministério da Infraestrutura relatando o “descompasso” entre a nova Resolução e o Projeto de Lei. “Um não conversa com o outro”, frisou Resano. Ele afirmou ainda que o Conselho realizou as mudanças à revelia das empresas. “Não deu nenhuma oportunidade para os representantes do transporte”, criticou. De acordo com ele, houve um único encontro sobre o tema em fevereiro deste ano, porém, as propostas de mudança foram apresentadas de forma genérica.

Uma das principais propostas de mudança, para a cabotagem, diz respeito à proporcionalidade de marítimos que passa, a partir de agora, a ser calculada em cada seção de convés e máquinas e em cada conjunto de oficiais e subalternos; e sobre o total de profissionais existentes a bordo. De

acordo com Resano, esta nova configuração pode causar problemas no momento em que houver a necessidade de substituições de marítimos.

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

Data : 18/11/2020

GOVERNO AUTORIZA DESAPROPRIAÇÕES PARA EXPANDIR PORTO DE SANTOS

O governo autorizou a desapropriação de imóveis no município do Guarujá, litoral de São Paulo, afim de expandir o espaço do Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina.

Segundo o texto publicado nesta quarta-feira (18), no Diário Oficial da União, os imóveis mencionados pela portaria foram declarados de utilidade pública. Os imóveis listados tem superfície total de 29.600,43 m².

Caberá a Autoridade Portuária de Santos promover a desapropriação dos imóveis, assim como arcar com os valores necessários para pagar indenizações por conta da desapropriação.

De acordo com o texto, a declaração de utilidade pública não exime as autoridades responsáveis de obter os licenciamentos necessários, assim como o cumprimento das obrigações perante entidades ambientais e demais órgãos e entidades da administração pública.

As medidas passam a valer a partir desta quarta-feira, data da publicação da portaria, e terão vigência de cinco anos.

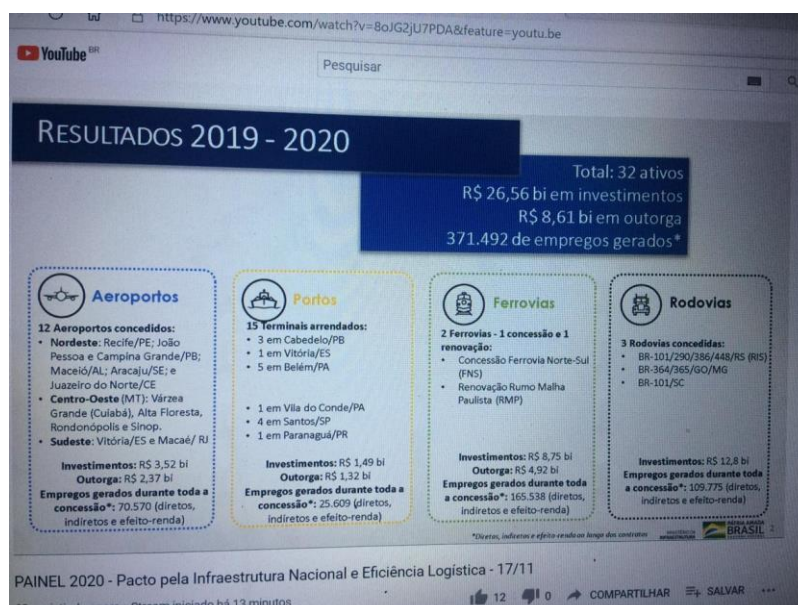
Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 18/11/2020



ATP – ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS P RIVADOS

“INFRAESTRUTURA É ALAVANCA PARA O CRESCIMENTO DO BRASIL”, DIZ MINISTRO NO EVENTO PAINEL 2020



https://www.portosprivados.org.br/images/WhatsApp_Image_2020-11-17_at_180300.jpeg

Secretaria Natalia Marcassa apresentou balanço da pasta de Infraestrutura

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, e outras autoridades do governo participaram nesta terça-feira (17/11) do Painel 2020- Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística. O

evento, que nessa edição ocorre virtualmente pelo canal do Instituto Besc no Youtube, vai até amanhã, das 9h às 14h, e debate propostas e soluções para apoiar as políticas de governo.

“A infraestrutura é a alavanca para o crescimento do Brasil. O mercado tem perspectivas de investimentos e boas taxas de retorno. O investidor virá. Temos tudo para trazê-los, como tradição de respeito a contratos, portfolio e excelentes ativos, que conseguem responder aos riscos”, afirmou o ministro. Ele comentou ainda sobre a necessidade de ter regulação e um novo olhar para a escolha de dirigentes das agências reguladoras, que, em sua visão, precisam ter capacidade de dar resolução a problemas complexos.

Já a secretária de Planejamento, Desenvolvimento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa, disse que a expectativa é que o primeiro semestre de 2021 seja muito forte em investimentos em ativos. “A projeção é que sejam R\$ 60 bilhões de investimentos e um milhão de empregos, com obras em rodovias, como a Nova Dutra, arrendamentos portuários e aeroportos”, informou a secretária.

No segundo painel do evento, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, destacou o aumento de 4% da movimentação de cargas nos portos, entre janeiro e agosto, impulsionado pela exportação de commodities. “Temos que pensar em um momento de crescimento da economia pós-crise, planejando a infraestrutura anos à frente e projetando investimentos”, refletiu.

O Painel 2020 é realizado anualmente pelo Instituto Besc e tem apoio institucional da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), entre outras entidades. “O fórum é um importante espaço de troca de informações que reúne governo, academia e iniciativa privada. Juntos, conseguimos avaliar e propor soluções para o país”, avalia o Diretor Presidente da ATP, Murillo Barbosa.

Fonte : ATP – Associação de Terminais Portuários Privados

Data : 18/11/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

INFLAÇÃO ESTÁ ‘ABSOLUTAMENTE SOB CONTROLE’, DIZ DIRETOR DO BC

O diretor de Política Monetária do Banco Central, Bruno Serra, afirmou nesta quarta-feira, 18, que a inflação no Brasil está “absolutamente sob controle”. Questionado em evento virtual a respeito da possibilidade de uma hiperinflação no País, ele lembrou que a inflação em 2020 tende a terminar abaixo do centro da meta para o ano, de 4,00%.

“Até agora, se estamos tendo alguma dificuldade, é de levar a inflação ao centro da meta no horizonte relevante. Em 2020, a inflação dificilmente vai terminar o ano no centro da meta. Está por volta de 90 basis-points (pontos-base) abaixo do centro da meta”, comentou o diretor, que participou nesta quarta-feira de live promovida pelo jornal Valor Econômico. “Para 2021, apesar dos comentários, muito pouca gente acha que a gente vai conseguir entregar a meta (cujo centro é de 3,75%). Em 2022, as projeções de mercado estão absolutamente ancoradas no centro da meta (de 3,50%). Até com uma distribuição de frequência, está simétrica para baixo, inclusive para 2022, e as projeções do BC estão 20 basis-points abaixo do centro da meta”, acrescentou.

Atividade

O diretor de Política Monetária do Banco Central avaliou que a reação da economia brasileira no terceiro trimestre do ano foi muito forte, melhor que o esperado, graças às medidas tomadas pelo governo durante a pandemia de covid-19. “É normal uma desaceleração no quarto trimestre, já que medidas vão terminando e perdendo força ao longo do tempo. A realidade econômica de hoje

não é a do início de 2021. Não conseguimos perdurar no tempo com medidas com impacto fiscal, não temos capacidade de mantê-las por um tempo prolongado”, afirmou.

Segunda onda

O diretor de Política Monetária do Banco Central avaliou que, onde uma segunda onda de contágio de covid-19 já está clara – como a Europa – os ativos financeiros não reagiram como no começo da pandemia. “As condições financeiras não forma apertadas como na primeira onda. Isso pode significar que a estrutura da economia já passou por uma adaptação e está reagindo melhor a essa segunda onda”, afirmou.

Serra destacou que o desenrolar da pandemia no Brasil foi diferente do que ocorreu em outros países, o que dificulta previsões. “O primeiro choque foi desinflacionário na Europa, e não está claro se será assim na segunda onda. O diagnóstico não está claro”, completou.

Cenário fiscal

O diretor de Política Monetária do Banco Central esclareceu que a avaliação do Comitê de Política Monetária (Copom), de que o regime fiscal permanece de pé para 2021, não é muito otimista. Para o diretor, esse é o cenário mais razoável.

“Naturalmente existem cenários em que as coisas mudam, nos quais o Executivo e o Congresso decidem algo diferente sobre o teto de gastos. Isso é possível, mas não é desejável. O nosso regime fiscal está escrito na Constituição, e mudar a Constituição está longe de ser uma coisa fácil, ainda mais em um tema dessa relevância”, afirmou o representante do BC.

Autonomia do BC

O diretor de Política Monetária do Banco Central, Bruno Serra Fernandes, negou que as mudanças no texto da lei de autonomia do BC aprovada pelo Senado tenham enfraquecido a atuação da autoridade monetária. “O texto aprovado foi muito adequado, com benefícios para a toda a economia, para a curva de juros, para a credibilidade do BC e da economia. Nos aproximamos de economias institucionalmente mais avançadas, o que é desejável”, afirmou,

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 18/11/2020

CADE APROVA COMPRA DA LIQUIGÁS POR CONSÓRCIO COPAGAZ/ITAÚSA COM RESTRIÇÕES

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou nesta quarta-feira, com restrições, a compra da Liquigás, empresa de gás GLP da Petrobras, por um consórcio liderado pela Copagaz e Itaúsa, braço de investimentos do Itaú Unibanco. A imposição de restrições ao negócio foi antecipada na terça-feira, 17, pelo Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado) e informada na edição desta quarta do jornal O Estado de S. Paulo.

O negócio foi anunciado no fim do ano passado por R\$ 3,7 bilhões. Como também antecipou na terça Broadcast, a aprovação foi condicionada à assinatura de um acordo que prevê a venda de ativos a empresas menores. Todos os conselheiros acompanharam o voto do relator, Maurício Bandeira Maia.

“O acordo negociado pelo Cade endereça as preocupações concorrenciais encontradas, fortalece um novo player na região Centro-oeste e Sudeste além de assegurar uma transferência completa de ativos, bases e acesso a insumos”, disse o relator.

No julgamento, que durou menos de meia hora – muito rápido para os padrões do Cade em processos dessa complexidade -, o conselheiro leu um voto resumido e não deu detalhes dos desinvestimentos previstos no acordo, nem dos prazos previstos para a venda dos ativos ou a punição para o caso de isso não ocorrer, o que foi criticado por advogados experientes que acompanham o Cade, que apontaram falta de transparência no processo.

De acordo com o relator, o acordo garantirá que a Copagaz tenha menos de 30% de participação no mercado de gás de cozinha em cada unidade de federação, e 40% no mercado a granel.

Venda

Segundo apurou o Broadcast, o acordo deve exigir que a Copagaz e a Nacional, que também integra o consórcio, vendam ativos para empresas menores.

Uma das medidas negociadas deverá fazer com que Copagaz e Nacional repassem para a Fogás, que tem menor participação no consórcio, botijões e bases operacionais, principalmente no Sudeste e Centro-Oeste, incluindo bases nas cidades de São José dos Campos (SP) e Cuiabá (MT).

Também está prevista a alienação de ativos em um Estado do Nordeste, o que poderá ser feito para uma empresa de fora do consórcio. Além disso, a Copagaz ficará com a marca Liquigás e a Nacional com marcas secundárias detidas pela empresa da Petrobras.

A Copagaz e a Nacional deverão ter um prazo mínimo para repassar botijões para as demais empresas, o que é essencial para manter a competição nesse mercado. A ideia do acordo negociado pelo Cade é dividir os ativos da Liquigás entre as empresas de forma que a concentração de mercado resultante possa, ainda, gerar concorrência nesse setor, que é considerado concentrado.

Em 2018, o Cade barrou a primeira tentativa da Petrobras de se desfazer da Liquigás, segunda maior empresa de gás GLP do País, para a líder de mercado Ultragaz. A avaliação foi que o negócio criaria uma gigante e prejudicaria a competição.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 18/11/2020

SENADO APROVA PL QUE DETERMINA SOCORRO DE R\$ 4 BI A EMPRESAS DE TRANSPORTES

Texto prevê repasses aos municípios com mais de 200 mil habitantes e também aos Estados e ao Distrito Federal após o cumprimento de uma série de condições

O Senado aprovou nesta quarta-feira, 18, o projeto de lei que destina R\$ 4 bilhões da União para auxiliar empresas que operam no serviço de transporte coletivo, como ônibus, trem e metrô. Logo após análise do texto-base, os senadores recusaram o único destaque apresentado e o texto foi aprovado apenas com emendas de redação para evitar que a matéria voltasse para a Câmara. O PL agora vai a sanção.

O texto, relatado pelo líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO), prevê repasses aos municípios com mais de 200 mil habitantes e também aos Estados e ao Distrito Federal após o cumprimento de uma série de condições estabelecidas em termos de adesão.

O projeto determina que os repasses serão realizados com recursos vinculados ao Fundo das Reservas Monetárias (FRM), extinto por meio de uma medida provisória sancionada em junho pelo presidente da República. A estimativa é que o fundo tenha cerca de R\$ 8,6 bilhões

A aplicação do dinheiro, segundo o texto, deve ser proporcional ao número de passageiros transportados por cada empresa. Governadores e prefeitos interessados na ajuda devem manifestar interesse em assinar o termo em até 30 dias após a publicação da lei.

A ajuda poderá ser usada para promover o “equilíbrio econômico dos contratos”, além de adequar o serviço aos padrões sanitários, com a seguinte prioridade para aquisição de bens essenciais à prestação do serviço de transportes públicos. Se forem veículos, devem ser novos ou terem, no máximo, cinco anos.

Os recursos também poderão ser usados para aquisição antecipada de bilhetes de passagens, preferencialmente destinados a beneficiários de programas sociais do governo federal e contratação de prestação de serviços de transporte de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida em veículos adaptados.

Entre os compromissos para os que receberem o socorro estão, por exemplo, a revisão dos contratos de prestação do serviço público coletivo de passageiros até 31 de dezembro de 2021, diretrizes para redução gradual de emissões de poluentes tóxicos e a vedação de adoção de novas gratuidades de forma que onere usuários pagantes.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 18/11/2020

BNDES LANÇA SITE SOBRE PROJETOS DE CONCESSÃO E PRIVATIZAÇÃO

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) lançou nesta quarta-feira, 18, o Hub de Projetos, uma plataforma na internet para “facilitar a conexão” entre os investidores de capital de longo prazo nacionais e internacionais e dar acesso direto a informações sobre os projetos de privatização e concessão modelados pela instituição de fomento.

O site, que terá conteúdo bilíngue, vai trazer análises setoriais, conteúdos em vídeo e áudio, como webinars gravados e podcast, e informações sobre as condições de financiamento das linhas que podem atender aos projetos em carteira.

“Além disso, vai permitir o contato entre os potenciais interessados nos projetos para troca de informações e possível formação de consórcios”, diz a nota divulgada pelo BNDES.

Segundo o banco, o site começa com 41 projetos: oito de saneamento básico, seis rodovias, quatro de iluminação pública, quatro de energia elétrica, quatro de mobilidade urbana, dois portos, dois de gás natural, dois de tecnologia da informação, dois de abastecimento de alimentos, dois presídios, um de comunicação, um de indústria, um do setor imobiliário, um de saúde e um parque.

“No futuro próximo, o BNDES Hub de Projetos vai funcionar ainda como uma rede de relacionamentos, facilitando o contato dos investidores entre si e com prestadores de serviços cadastrados, além de todos esses com a equipe de especialistas do banco”, diz a nota do BNDES.

O site pode ser acessado no seguinte endereço na internet: <http://hubdeprojetos.bndes.gov.br>

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 18/11/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SE NADA FOR FEITO, TODOS OS EMISSORES DE CBIO SERÃO AUTUADOS

Por Miguel Novato - 18 de novembro de 2020 - Em Artigos e opinião, Transição energética

Uma questão que ainda assombra o RenovaBio é a tributária, um problema que não foi endereçado pelas lideranças do processo.

Caso não saia uma Medida Provisória, que já deixamos pronta no Ministério de Minas e Energia (MME), esse é um risco real.

A questão tributária dos Créditos de Descarbonização foi tema do art. 60 da MP do Agro (Medida Provisória nº 897, de 1º de outubro de 2019, convertida na Lei nº 13.986, de 7 de abril de 2020).

O artigo citado da MP do Agro foi vetado pelo Sr. Presidente da República com a justificativa de se tratar de renúncia de receita sem o cancelamento equivalente de outra despesa obrigatória e sem que esteja acompanhada de estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.

Esse veto depois foi derrubado, mas o problema continua.

Mesmo que a proposta tivesse sido aprovada, seria necessário um texto complementar que desse tratamento ao imposto de renda sobre o ganho de capital do investidor residente ou não residente, a fixação do cálculo da contribuição para o PIS/Pasep e da contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins da cadeia de comercialização do CBIO.

Esses temas não foram tratados na proposta atual da MP do Agro.

O CBIO é um instrumento destinado à correção de externalidades negativas, que quantifica o volume do dano ambiental gerado.

Desta forma, o Crédito de Descarbonização é considerado meio de pagamento de curso não forçado e fungível, cuja emissão tem seu lastro e valores vinculados à Nota de Eficiência Energético-Ambiental, em conformidade com a certificação da produção ou importação de biocombustíveis. Esse é um ponto que ainda não foi corrigido.

Outro ponto é o regime tributário dos ganhos na negociação do crédito de descarbonização de pessoa física e jurídica em mercado organizado. Sugerimos uma proposta com uma tributação incremental de 5% (cinco por cento), no ano-calendário de 2021 até 15% (quinze por cento), no ano-calendário de 2023 e seguintes.

Reconhecemos que alíquotas diferenciadas ao longo dos anos traz complexidade ao órgão tributário. Apresentamos esse modelo, porém, por acreditar que se trata uma ação oportuna ao amadurecimento do mercado secundário na primeira fase das metas decenais de descarbonização.

A iniciativa cria viabilidade ao mercado secundário trazendo maior liquidez nos anos de estruturação da Política Nacional de Biocombustíveis.

Tivemos o cuidado de dar ao distribuidor de combustíveis o mesmo tratamento do investidor pessoa jurídica quando realizarem operações com CBIO em bolsa de valores, de mercadorias e de futuros, de caráter especulativo, não relacionado ao cumprimento da meta de descarbonização.

O problema existirá a partir do ano que vem, já que no ano-calendário de 2020, não haverá incidência tributária sobre os ganhos líquidos auferidos por qualquer beneficiário em operações realizadas no mercado organizado.

De acordo com o art. 150 da Constituição Federal, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios cobrar tributos em relação a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os houver instituído ou aumentado; e no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou.

Mas em 2021 o problema será enorme.

Outro ponto que deveria preocupar a parte obrigada é a que tange a dedução de despesas do distribuidor de combustíveis obrigado a comprar o crédito de descarbonização.

Na determinação do lucro real, as pessoas jurídicas deveriam poder deduzir como despesas operacionais os gastos com aquisição do CBIO e o preço pago por estes.

Isto porque, o não atendimento à meta individual sujeitará o distribuidor de combustíveis à multa, proporcional à quantidade de Crédito de Descarboxinação que deixou de ser comprovada, sem prejuízo das demais sanções administrativas e pecuniárias previstas no art. 9 da Lei nº 13.576, 26 de dezembro de 2017 (Lei do RenovaBio), na Lei nº 9,847 de 26 de outubro de 1999 e de outras de natureza civil e penal cabíveis.

É premente a caracterização do CBIO como meio de pagamento de caráter indenizatório, que se assemelha a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE e permite que a receita do emissor primário seja excluída da determinação do lucro real ou do lucro presumido e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido.

Na apuração do lucro real, deve ser reconhecida a dedução de despesas administrativas ou financeiras necessárias à emissão, ao registro e à negociação dos créditos, inclusive as despesas referentes à certificação ou às atividades do escriturador.

Se esses pontos não forem resolvidos será gerado um caos tributário que irá perseguir todos os participantes do sistema.

Cabe a pergunta: por que isso não é tratado? É falta de compreensão ou falta de liderança? A resposta que se sobrepõe é: caso não se ataque o problema, será instalada uma bomba com efeito retardado, mas que um dia irá atingir todos do RenovaBio.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 18/11/2020

DESAFIOS DAS AGÊNCIAS REGULADORAS ESTADUAIS NA ABERTURA DO NOVO MERCADO DE GÁS NATURAL, POR REGINA ROSÁRIO

Por epbr - 18 de novembro de 2020 - Em Mercado de gás, Petróleo e gás, Sim, elas existem

A regulação dos serviços locais de gás canalizado tem se deparado com a fundamental necessidade de olhar para frente vislumbrando a ampliação da cadeia do gás natural. E tal necessidade tem nome, definição e conceitos incutidos: Projeto de Lei nº 6407-B de 2013, já aprovado na Câmara dos Deputados e que se encontra no Senado Federal (PL nº 4476/20) aguardando votação. A nova Lei do Gás deverá ter como principal função “desatar nós” no mercado de gás natural do país.

Para as agências reguladoras estaduais caberá o protagonismo quanto a observar a dinâmica desse novo mercado, implementando normas que o mantenham ativo e que resulte, efetivamente, em ampliação do acesso aos mais diversos usuários.

Em Sergipe a regulação pioneira na abertura do mercado por meio da modernização do seu arcabouço regulatório, em alguns aspectos muito próximo ao texto da nova lei, já possibilita observar a movimentação de agentes com intuito de serem supridores do insumo e outros de se tornarem consumidores livres.

É plausível observar, ainda, o surgimento de players confiantes que os obstáculos antes existentes, com o novo PL, se tornarão transponíveis à medida que suas investidas sejam analisadas pelas reguladoras estaduais baseadas numa legislação que atenda a esse novo mercado.

Tais players quando pretenderem comercializar gás natural irão encontrar nos estados a certeza do atendimento integral à legislação vigente no que concerne a questões de segurança e tratativas entre os entes. E, mais especificamente, o segmento industrial, sempre a aguardar processos de melhoria para utilização do gás natural, poderá encontrar aí a oportunidade de acesso totalmente integrada à sua capacidade de consumo.

Ainda como desafio estará a questão da modicidade tarifária, ponto principal de competência regulatória. Qual será a prática tarifária do mercado? De que forma essa nova lei com seus agentes irá beneficiar a ponta da cadeia? Haverá realmente redução do insumo acima da casa dos já propagados 30%?

E, por fim, mas não menos importante, os Contratos de Concessão celebrados entre o Poder Concedente e as distribuidoras estaduais, são sempre criticados por não serem adequados à atual situação econômico-financeira do País, a exemplo de Sergipe, onde foi celebrado em 1994 com prazo de duração de 50 anos. Tais contratos são recorrentes em diversos estados do Brasil, com cláusulas padrões, similar a contratos de adesão, cabendo apontar que foram celebrados sem processo licitatório e ainda pactuados em período de alta inflação.

Cabe aqui um parêntese importante: as redes de distribuição hoje existentes em alguns estados com esses contratos de concessão não conseguem atingir nem a metade dos municípios dentro da área objeto da concessão. Há de se falar ainda da questão de que nesses contratos o risco de investimento, ainda que descrito e considerado, tem sido a principal barreira para a chegada do gás natural ao interior dos estados.

Ressalta-se que muitas indústrias que podem utilizar o insumo como fonte principal estão localizadas distante das capitais. Ou seja, de fato torna-se necessário haver uma mudança considerável nesse panorama inadequado. Já houve propositura quanto à privatização das Distribuidoras Locais e com isso a ideia de novos contratos que modernizassem as relações comerciais entre as partes, entretanto, muito pouco se avançou nesse quesito.

Dessa forma, com a chegada de novos fornecedores, esses contratos deverão ser revistos para se adequarem a um novo modelo, estando aí a oportunidade de aparar arestas importantes que tornam o sistema de distribuição local de gás canalizado inviável do ponto de vista da Universalização.

Como pode ser observado, existem muitas frentes sobre as quais a regulação estadual deverá atuar e protagonizar. E em todas elas, as agências representadas pela Associação Brasileira de Agências de Regulação (ABAR) estão preparadas com corpo técnico qualificado e ciente do seu papel para o desenvolvimento do Brasil.

Regina Rosário é química Industrial, mestre em Engenharia Química, doutora em Engenharia de Processos, e diretora técnica da Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de Sergipe (AGRESE).

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 18/11/2020

MAIORIA DOS ESTADOS TEM ORÇAMENTO PARA A GOVERNANÇA DO CLIMA, MAS FALTAM METAS

Por epbr - 18 de novembro de 2020 - Em Newsletter, Newsletter Diálogos da Transição

*Editada por Nayara Machado
nayara.machado@epbr.com.br*

Nas últimas semanas, a série Cidades Sustentáveis trouxe os planos de governo dos candidatos às prefeituras de capitais brasileiras e suas propostas para desenvolvimento sustentável e transição energética.

A articulação entre estados e municípios é estratégica para que o país cumpra seus compromissos ambientais e avance na descarbonização da economia. Por isso, nesta edição, abrimos o foco para os Estados e suas políticas públicas relacionadas ao clima.

Estudo da Associação Brasileira de Entidades Estaduais de Meio Ambiente (Abema) aponta que 73% dos estados brasileiros têm previsões orçamentárias para a governança do clima e 46% possuem fundos para captação de recursos para as Contribuições Nacionalmente Determinadas (NDCs) – estabelecidas pelo Brasil em 2015, no Acordo de Paris.

Mas apenas 40% têm metas de redução de Gases de Efeito Estufa (GEE).

Os dados foram divulgados pela Abema, durante o lançamento do relatório “Competências Estaduais e Municipais para Criação e Execução de Políticas Públicas sobre Mudança do Clima”, na Conferência Brasileira de Mudança do Clima 2020, que aconteceu no início do mês.

“As NDCs dos países não são suficientes para que alcancemos as metas do Acordo de Paris”, disse Inamara Mélo, coordenadora da Câmara Técnica do Clima da Abema.

Inamara, que também é secretária-executiva de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Pernambuco, indica que a participação de agentes subnacionais é ‘muito importante’ para resultados efetivos nesse sentido.

O documento traz um panorama das regulamentações e planos de ação estaduais e municipais no Brasil que incluem questões climáticas, e possíveis fontes de financiamento para implantação desses planos.

Baixe o estudo Competências Estaduais e Municipais para Criação e Execução de Políticas Públicas sobre Mudança do Clima (.pdf)

Engloba ainda resultados de 13 estados que responderam ao questionário da pesquisa: Pará; Acre; Sergipe; Maranhão; Paraíba; Minas Gerais; Amazonas; Pernambuco; Ceará; Espírito Santo; Rio de Janeiro; Distrito Federal; e São Paulo.

Uma das constatações do levantamento é que o sistema jurídico brasileiro viabiliza aos Estados e Municípios diversos instrumentos legais e econômicos para criação e implementação de políticas públicas de mudança climática.

Ludovino Lopes, advogado e consultor jurídico do estudo, analisa que há um movimento crescente de novas legislações que precisa de estruturação e articulação.

“Precisa ter uma base sólida do ponto de vista da capacidade tanto do gestor quanto da aplicação de regulamentação dessas novas normas que estão construindo a nova abordagem econômica sustentável do país”, afirma.

O panorama dos estados:

- 86% têm algum plano relativo a ações de governança em Unidades de Conservação;
- 80% têm algum plano de Reflorestamento ou recuperação de Áreas Degradadas;
- 73% têm previsões orçamentárias para a governança do clima (mitigação e adaptação);
- 46% têm fundos ou outros mecanismos para captação de recursos para as NDCs;
- 46% atuam para a promoção de inovação, troca de experiências e boas práticas em assuntos atinentes à mudança do clima;
- 43% dos 13 Estados que responderam ao questionário têm regulamentação sobre Pagamento por Serviços Ambientais e/ ou REDD+;
- 40% têm metas de redução de GEE alinhadas com o Acordo de Paris;
- 33% têm histórico de cooperação com instituições multilaterais, fundos de fomento etc;
- 20% já captaram recursos nacionais ou internacionais para mudança do clima;
- 13% têm alguma política de precificação de carbono;
- 13% têm legislação em vigor ou projetos de normas que tratam de incentivos fiscais para setores produtivos com baixa emissão de GEE.

Em 2019, representantes dos 26 estados e do Distrito Federal assinaram uma carta que fixou 17 compromissos para contribuir para a implementação do Acordo de Paris.

A lista de ações que deverão ser implementadas inclui o estabelecimento de contribuições estaduais para o atingimento da NDC brasileira e a institucionalização “por meio de equipe, orçamento e planejamento” da agenda climática nos Estados.

Inventário de emissões, planos de adaptação e mitigação, implantação do Código Florestal, elaboração do Plano Estadual de Agricultura de Baixa Emissão de Carbono (Plano ABC), mercado de carbono, também integram os compromissos.

Mais relacionadas às cidades, as propostas também englobam eficiência energética nos prédios públicos, incentivos para renováveis, tecnologias limpas, de eficiência energética e de infraestrutura de baixo carbono no setor industrial, transporte público, melhorias na eficiência veicular e na adoção da energia renovável na frota pública, políticas de compras públicas sustentáveis e educação climática nas escolas e universidades públicas.

Curtas

A produção global de biocombustíveis caiu 11,6% em 2020, na primeira queda em duas décadas. Dados são do relatório Renewables 2020 da Agência Internacional de Energia (IEA).

...O relatório da IEA projeta que os biocombustíveis poderiam novamente recuperar os níveis de 2019 já em 2021, se apoiados por iniciativas políticas consistentes e recuperação na demanda global de combustível.

Prevê também aumento de 4% em 2022, “se a pandemia começar a diminuir”.

...Em reação à perspectiva apresentada pela IEA, a Plataforma Biofuturo lançou um manifesto pedindo “o desenvolvimento urgente de políticas e financiamento” para retomada do crescimento das renováveis: “uma queda nos preços do petróleo bruto no início da pandemia tornou os biocombustíveis menos competitivos do que os combustíveis fósseis tradicionais, exacerbando a situação das alternativas renováveis”, diz o comunicado da organização multilateral.

A Equinor espera que a demanda global por petróleo alcance seu pico por volta de 2027-2028, dois ou três anos antes do que estimava antes, como resultado da pandemia de covid-19. Vê a demanda voltando aos níveis pré-pandemia, de cerca de 100 milhões de barris por dia, por volta de 2025, e caindo para 88 milhões de bpd em 2050, em seu cenário básico. Reuters

A Suzano, maior produtora global de celulose de eucalipto, reabriu emissão para 2031 de bônus de sustentabilidade. A empresa se comprometeu a reduzir em 10,9% as emissões de gás carbônico, considerando a média de 2024 e 2025 versus 2015. Se meta não for cumprida, juro do papel é acrescido de 25 pontos-base a partir de 2026. Valor

O governo do Paraná vai investir R\$ 45,7 milhões para instalar painéis solares em 246 prédios públicos a partir de 2021. Parceria entre Copel, Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbanos e Obras Públicas, a agência pública Fomento Paraná e a Green Building Council Brasil (GBC Brasil). epbr

A Copel lança nesta quarta (18) uma chamada pública para a contratação de até 50 MW médios de autogeradores, com foco em usinas fotovoltaicas e das Centrais Geradoras Hidrelétricas (CGH). O projeto, de modelagem inédita no Brasil, terá contratação de cinco anos de duração e foi autorizado pela Aneel.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 18/11/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

SENADO APROVA ACORDO SOBRE REPASSES DA LEI KANDIR A ESTADOS E MUNICÍPIOS

Pelo texto, quantia pode chegar a R\$ 62 bilhões até 2037 para compensar a desoneração das exportações. Projeto ainda precisa passar pela Câmara.

Por *Julia Lindner e Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA - Por unanimidade, o Senado aprovou nesta quarta-feira (18) texto que efetiva a transferência de R\$ 58 bilhões da União para estados e municípios por perdas com a Lei Kandir. O acordo foi homologado no Supremo Tribunal Federal (STF) em maio deste ano, mas depende do aval do Congresso. Com o leilão de dois campos de petróleo, a quantia total pode chegar a R\$ 62 bilhões até 2037. O texto vai à Câmara dos Deputados.

A proposta busca compensar a desoneração das exportações, sobre as quais não há recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), principal fonte de arrecadação dos estados.

Pelo projeto, R\$ 58 bilhões serão entregues obrigatoriamente aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios entre 2020 e 2037. Entre 2020 e 2030 serão R\$ 4 bilhões ao ano. A partir de 2031, haverá uma redução de R\$ 500 milhões ao ano até zerar a entrega a partir de 2038. Os estados ficarão com 75% dos recursos, e os municípios, com os 25% restantes.

Outros R\$ 4 bilhões virão da receita a ser obtida a título de bônus de assinatura com os leilões dos blocos de extração de dois campos petrolíferos, o que pode ocorrer ainda este ano. Há, ainda, a previsão de serem incluídos R\$ 3,6 bilhões na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) do Pacto Federativo.

O texto que trata da Lei Kandir deveria ter sido apreciado em agosto, mas não obteve consenso devido a um artigo que sugeria a extinção do Fundo Social do Pré-Sal, cujos repasses garantem investimento em educação pública. O dispositivo fazia parte do acordo feito no STF. Para evitar divergências, o relator da matéria, Antonio Anastasia (PSD-MG), decidiu retirar o trecho.

Anastasia também afirmou que o valor do acordo é "razoável", mas ainda não é adequado. Ele acrescentou que mudanças na Lei Kandir serão discutidas eventualmente no âmbito da reforma tributária.

- Sobre esse acordo, se não foi ideal para os estados, e a opinião é unânime: o valor não é adequado, não chega perto das perdas, mas é razoável, resolve esse passivo, afasta a judicialização desse tema e conforta especialmente as administrações, o próprio governo e dá o que o Brasil tanto precisa que é a segurança jurídica nesse tema - disse Anastasia.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/11/2020

RIO QUER COBRAR MAIS ICMS DE PETROLEIRAS QUE NÃO CUMPRIREM COTA DE COMPRA DE MATERIAL NACIONAL

Especialistas avaliam que, se for sancionado, projeto de lei aprovado na Alerj que aumenta alíquota em 15% será contestado na Justiça

Por Ramona Ordoñez



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24687583-0d3-eaa/FT1086A/652/x72938351_Enxugamento-do-portfolio-no-mar.jpg.png.pagespeed.ic.LNmX7KsnED.jpg

Petroleiras podem ser punidas com aumento de imposto Foto: Helmut Otto

RIO - Petroleiras que atuam nas Bacias de Santos e Campos, no litoral do Rio de Janeiro, poderão ter que pagar uma multa na forma de uma contrapartida tributária ao governo do

estado se não cumprirem o percentual mínimo de compras de materiais e equipamentos no país (o chamado conteúdo local) previsto em seus contratos. O objetivo é desestimular importações e favorecer a indústria fluminense de equipamentos.

Essa punição está prevista no Projeto de Lei nº 3.265/20 que foi aprovado na terça-feira pela Assembleia Legislativa do Rio (Alerj). O texto segue agora para a sanção ou veto do governador.

A multa prevista no projeto é a cobrança de uma alíquota de 15% de ICMS sobre a diferença do conteúdo local que não foi executado, previsto nos contratos de concessão.

Se a lei for sancionada e entrar em vigor, deverá ser questionada na Justiça quanto à sua constitucionalidade, segundo avaliações de empresários do setor e advogados. Isso porque o projeto interfere em um assunto que é uma atribuição da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Outro fato considerado grave pelo setor é que, de acordo com o PL, a punição prevista representa um aumento da cobrança do ICMS sobre produtos importados. No Repetro - o regime tributário especial para o setor de petróleo aprovado no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) - é prevista uma alíquota de 3%. Ela chegaria a 18% com a penalidade.

O deputado Luiz Paulo (sem partido), um dos autores do projeto, garantiu que a nova lei não representa uma bitributação de ICMS. Segundo ele, o PL institui uma "indenização pecuniária", ou seja, em dinheiro, no caso de as petroleiras não cumprirem os índices de conteúdo local previstos nos contratos de concessão. O ICMS foi usado apenas, segundo o deputado, como parâmetro para a metodologia de cálculo, para não se fixar um valor aleatório.

— Não se trata de cobrança de tributo, é uma indenização pelo não cumprimento de conteúdo local. Nós queremos zero de indenização, queremos que eles cumpram o conteúdo local — destacou o deputado, que assinou o projeto com Lucinha (PSDB) e André Ceciliano (PT), presidente da Alerj.

O deputado também garantiu que o projeto não prevê a ingerência do estado nas atribuições da ANP, pois é ela quem atesta se a empresa cumpriu ou não os índices de compra no país de equipamentos.

Competência da ANP

Para o advogado João Agripino Maia, sócio do escritório Schmidt Valois, o conteúdo local é uma questão regulatória que diz questão ao cumprimento do contrato de concessão e deve ser tratada e fiscalizada pela ANP.

João Maia destacou ainda que um imposto não pode ser cobrado como uma multa, e isso é que prevê o projeto de lei.

— A constitucionalidade da lei pode ser questionada porque interfere na competência da ANP, e além disso o ICMS é um imposto, e por isso não pode ser exigido como penalidade. E o que essa lei está fazendo é criar uma penalidade para as empresas que não conseguirem cumprir o conteúdo local aumentando em 15% o ICMS — destacou Maia.

O advogado destacou ainda que o Confaz não concede aos estados o poder de alterar o percentual do ICMS previsto no Repetro.

— Se cada estado decidir à sua maneira, como o Rio fez, estaremos diante de um fato muito complicado. E tudo o que se ganhou com o Repetro começa a se perder — disse.

IBP: 'Insegurança jurídica'

O Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), que representa as petroleiras que atuam no país, afirmou que o Projeto de Lei aprovado pela Alerj é inconstitucional e "invade" a competência federal sobre

normatização e fiscalização de cumprimento de obrigações de conteúdo local, que são atribuições exclusivas da ANP.

"A iniciativa do legislativo fluminense gera instabilidade justamente em um momento em que o estado necessita de novos investimentos e de um ambiente de negócios atrativo. Esse cenário de incerteza reduz a competitividade e atratividade do Rio de Janeiro, bem como coloca em risco tanto projetos futuros como os em andamento, com potencial de comprometer a arrecadação do estado", ressaltou o IBP, em nota.

O IBP afirmou que viu com "profunda preocupação" a aprovação do projeto, que traz "insegurança jurídica ao estabelecer uma dupla penalização, com grande potencial de afastar investimentos do setor no estado."

Em sua nota, o IBP destacou ainda a importância da indústria do petróleo no Estado do Rio, afirmando que, no ano passado, 27% da arrecadação do estado foram provenientes da atividade do setor de óleo e gás, sendo R\$ 8,9 bilhões em Participações Especiais (PE) do estado e R\$ 4,5 bilhões em royalties do estado.

Um executivo de uma empresa de petróleo que prefere não se identificar afirmou que, se a lei for sancionada pelo governo do estadual, certamente as empresas vão questionar sua constitucionalidade na Justiça. Para esse executivo, trata-se de bitributação:

— Isso é insegurança jurídica na veia, e inconstitucional.

Oddone critica

Especialistas do setor destacaram que as regras do conteúdo local estão previstas nos contratos de concessão das petroleiras que são geridos pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) em nome da União. Segundo eles, além disso, o conteúdo local é nacional, não estadual.

O ex-diretor-geral da ANP Décio Oddone, atual presidente da petroleira Enauta, destacou que, no momento em que o setor de petróleo vive um momento difícil com forte queda de preços internacionais devido à pandemia, medidas que possam trazer insegurança jurídica podem afugentar os investidores.

— O setor petrolífero está vivendo um momento complicado em função da pandemia e da transição energética, e por isso, para atrair investimentos, quanto mais estável e previsível for o marco legal, melhor. Muita discussão e alteração de regras fiscais não são positivas para a atração de capital — afirmou Oddone.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/11/2020

LÍDERES DO CONGRESSO FECHAM AGENDA DE VOTAÇÕES E DEIXAM REFORMAS PARA DEPOIS DO SEGUNDO TURNO DAS ELEIÇÕES

Pauta dos próximos dias inclui textos como a Lei de Falências e marco legal da cabotagem

Por Julia Lindner, Marcello Corrêa e Geralda Doca

BRASÍLIA - Líderes do Congresso definiram nesta terça-feira a pauta de votações das próximas semanas e decidiram deixar para depois do segundo turno das eleições o debate sobre projetos importantes da agenda econômica, como o projeto que trata da revisão do Regime de Recuperação Fiscal.

O cardápio de medidas para os próximos dias inclui esforços para votar propostas como a nova Lei de Falências e a nova fase do Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe), ambos do Senado.

Na Câmara, há ainda previsão de votar o projeto de lei do marco legal da cabotagem. Ainda não há clareza entre os parlamentares se haverá quórum para deliberação na próxima semana.

A estratégia está em linha com a aposta da equipe econômica de que pautas mais polêmicas fiquem para depois da corrida eleitoral nas prefeituras.

No caso de reformas tributária e administrativa, a expectativa é que a discussão fique para depois das eleições para presidente da Câmara e do Senado, em fevereiro, segundo fontes da equipe econômica.

Agenda de votações começa na quarta-feira

Assim, as discussões devem focar por enquanto em temas mais técnicos. O acordo da reunião desta terça prevê que os senadores devem votar nesta quarta-feira o projeto de lei que efetiva acordo sobre a transferência de recursos por perdas com a Lei Kandir da União para estados.

A proposta busca compensar a desoneração das exportações, sobre as quais não há recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS, principal fonte de arrecadação dos estados).

Ainda na quarta-feira, está prevista a deliberação sobre a nova fase do Pronampe e o auxílio financeiro ao setor de transporte público coletivo de passageiros.

Na quinta-feira, a previsão é de análise de projeto que facilita acesso ao crédito para mitigar efeitos da Covid-19 e da proposta que isenta taxas sobre a chamada Internet das coisas.

— Acho que essa semana está programada a votação por causa de um acordo com senadores. Na próxima semana estou achando difícil (haver votação), porque só o Podemos tem nove segundos turnos. Será uma semana e depois já tem eleição — disse o líder do Podemos, senador Alvaro Dias (PR).

O texto que trata da nova lei de falências e recuperações judiciais está previsto para a sessão da próxima semana. O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), tem destacado nos últimos meses que o tema é prioridade na agenda da Casa.

O relator da nova Lei de Falências, senador Rodrigo Pacheco (DEM-MG), teve uma reunião com integrantes do Ministério da Economia, do Ministério Público e da Comissão de Falências e Recuperação Judicial da OAB na semana passada para discutir eventuais alterações no texto. Ele publicou uma imagem do encontro nas redes sociais.

Mais cedo, Davi Alcolumbre compartilhou em suas redes sociais que desembarcou em Brasília justamente para definir as prioridades das votações previstas para esta e a próxima semana. Na publicação, ele também afirmou que vai se reunir com o presidente Jair Bolsonaro para tratar sobre a situação do apagão no Amapá, que ainda não está com a situação completamente normalizada.

A Câmara também tem votações previstas para os próximos dias. Na quarta, está na pauta o projeto que autoriza a prorrogação de contratos por tempo determinado no âmbito do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra).

Além disso, os deputados também podem votar nesta quarta o projeto da cabotagem, que muda as regras do transporte entre os portos para estimular a concorrência. A proposta é elencada como prioritária para o líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR).

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/11/2020

COM MEGA-ACORDO COMERCIAL, CHINA TEM CHANCE DE OCUPAR VÁCUO DEIXADO POR TRUMP

Por Marcelo Ninio



https://s2.glbimg.com/L9x9o5wnqgOyGPwBEbiuxn8rqx8=/645x280/i.glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2020/11/17/90507934_asean_leaders_are_seen_on_a_screen_as_they_attend_the_4th_regional_comprehensive_econom.jpg

Líderes da Asean participam remotamente da 4ª Cúpula Regional de Parceria Econômica Abrangente da 37ª Cúpula da Asean em Hanói, Vietnã | REUTERS/Kham

Não é surpresa que o megatratado de comércio assinado no último domingo por 15 países da Ásia e Oceania esteja sendo visto como uma vitória estratégica da China. Embora o acordo não tenha sido uma iniciativa de Pequim, mas da Associação de Nações do Sudeste Asiático (Asean, na sigla em inglês), a China tende a assumir um papel dominante, dada a escala de sua economia. Daí o potencial impacto geopolítico: com a ausência de duas das maiores potências econômicas no pacto, EUA e União Europeia, Pequim terá uma voz preponderante no estabelecimento das regras do comércio na Ásia.

O acordo poderia ter sido ainda maior, não fosse a desistência de última hora da terceira maior economia da região. No ano passado, a Índia abandonou as negociações por receio de ser inundada por produtos chineses baratos e por ver pouco avanço no setor de serviços, no qual tem vantagem competitiva. O acordo deixou as portas abertas para que a Índia se junte à parceria no futuro, mas a decisão de Nova Délhi de ficar fora reflete uma desconfiança com o domínio chinês que é comum a outros membros da RCEP. Como disse a analista de Singapura Deborah Elms ao “Financial Times”, diante do tamanho da China, quando o pacto entrar em vigor “será difícil a Asean ficar na cadeira do motorista”.

O resultado de oito anos de negociações foi o maior acordo comercial do mundo. A Parceria Econômica Regional Abrangente (RCEP, na sigla em inglês) reúne China, Japão, Coreia do Sul, Austrália e Nova Zelândia, mais os dez membros da Asean - China, Indonésia, Tailândia, Singapura, Malásia, Filipinas, Vietnã, Mianmar, Camboja, Laos e Brunei. Juntos, eles representam um poder econômico de US\$ 26,2 trilhões, 30% do PIB do planeta.

Seguindo sua retórica de superpotência benigna, Pequim buscou acalmar os temores e se afastar do protagonismo. O acordo foi celebrado pelo primeiro-ministro chinês, Li Keqiang, como “uma vitória do multilateralismo e do livre comércio”, mensagem sempre repetida pelas autoridades de Pequim, em evidente oposição à política americana resumida no slogan trumpista “EUA em primeiro lugar”. Além disso, o acordo se encaixa no plano da China de expandir suas cadeias de produção para escapar de boicotes dos EUA.

Num momento de pandemia e recessão econômica global, um acordo que mostra a disposição chinesa de entrar num acordo com inimigos históricos (como o Japão) e desafetos recentes (como a Austrália) é uma carta política num momento mais que oportuno para Pequim projetar uma imagem de gigante benevolente - mesmo que para a maioria dos países ela não seja lá muito convincente. Como disse o premier Li num rompante poético, a RCEP é “um raio de luz e esperança no meio das nuvens”.

O acordo também beneficia a China ao indicar um contraste com o desinteresse de Trump em fortalecer a liderança americana na região, demonstrada por ele ao retirar os EUA logo nos primeiros dias de seu governo da Parceria Transpacífico (TPP, na sigla em inglês). O acordo, com 12 países e 40% do PIB mundial, era a principal iniciativa da geopolítica comercial do governo Barack Obama para conter a influência da China na Ásia. O então secretário de Defesa, Ash Carter, chegou a dizer na época que TPP seria tão importante quanto ter mais um porta-aviões. Vida que segue, o acordo foi em frente sem os EUA e, com algumas modificações, entrou em vigor no fim de 2018 (rebatizado como CPTPP).

Em termos de liberalização comercial o RCEP é menos ambicioso, com previsão de eliminar 90% das tarifas, contra quase 100% do TPP - além de não ir fundo em setores como o agrícola e o de serviços financeiros. Estudos prevêm que o acordo irá dinamizar o comércio regional e alavancar o PIB global, mas alguns desconfiam do otimismo. Para o economista Michael Pettis, da Universidade de Pequim, o superávit em conta corrente de mais de 2% no PIB coletivo do grupo gera um desequilíbrio que não permite a formação de um bloco econômico. A menos que o RCEP explique o que cada país fará para equilibrar o comércio coletivo, "é só um punhado de países num artigo do Wikipedia", tuitou Pettis.

Seja como for, o acordo traz alguns avanços concretos ao unificar padrões nos 15 países-membros, como as regras de origem, o que facilitará o acesso a mercados. Além disso coloca pela primeira vez China, Japão e Coreia do Sul num mesmo acordo, o que politicamente seria difícil em negociações diretas entre eles. Ainda é cedo para saber até que ponto o RCEP mudará a dinâmica regional em favor da China. Em grande medida, isso dependerá de como os EUA sob o comando de Joe Biden irão encarar o desafio.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 18/11/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

RESERVAS PROVADAS DE PETRÓLEO E GÁS DA PETROBRÁS SÃO AS MAIS BAIXAS DO SÉCULO

Mesmo com a descoberta do pré-sal, volume das reservas da companhia em condições de serem comercializadas cai desde 2014

Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo

RIO - Nem mesmo a descoberta do pré-sal impediu que a Petrobrás fechasse o ano de 2019 com o menor volume de reservas provadas deste século, segundo dados divulgados pela empresa. As reservas estão caindo desde 2014, ano em que a petrolífera adotou como prioridade atingir metas financeiras, principalmente de redução da dívida, em detrimento dos investimentos na área operacional, para explorar e descobrir novas oportunidades.

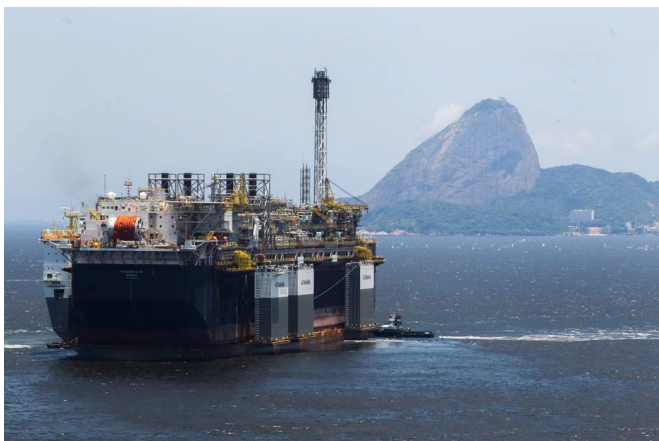
Reservas provadas correspondem aos volumes de petróleo e gás descobertos, em condições operacionais e econômicas de serem comercializados. À medida que essas reservas são consumidas, é preciso descobrir novas para repô-las, caso contrário, os volumes decrescem ano a ano. Para que isso não ocorresse, a empresa precisaria descobrir mais petróleo do que retira do mar, o que depende de investimento na exploração do subsolo.

Isso vale mesmo para o pré-sal, onde, projeta-se, há um grande volume de óleo armazenado, que não chega a ser contabilizado como reserva porque ainda não há certeza de que ele pode ser comercializado.

Segundo pesquisa dos professores da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ) Cleveland Jones e Hernane Chaves, há sinais de existência de pelo menos 176 bilhões de barris de recursos não descobertos e recuperáveis de petróleo e gás na área do polígono do pré-sal. Essa é uma região identificada como de alto potencial, localizada do litoral do Espírito Santo até Santa Catarina.

A transformação desses recursos em reservas provadas exigiria, no entanto, um volume significativo de investimento. Mas, num sentido contrário, de 2014 a 2019, os investimentos da Petrobrás em exploração e produção despencaram de US\$ 25,5 bilhões para US\$ 10,7 bilhões.

Estudo do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Inep), passado com exclusividade para o Estadão/Broadcast, demonstra que, em 2019, as reservas provadas da Petrobrás estavam em 9,59 bilhões de barris equivalentes de petróleo (boe), o que representou uma queda de mais de 3,5 bilhões de boe comparado a 2014 e uma contração ao patamar do ano 2000 (de 9,76 bilhões de boe). Isso significa que, de 2014 a 2019, as reservas descobertas não foram suficientes para repor todo o petróleo consumido no período.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/7/1/605722052076.jpg>

Plataforma da Petrobrás no Rio: de 2014 a 2019, investimentos em exploração e produção caíram de US\$ 25,5 bilhões para US\$ 10,7 bilhões. Foto: Wilton Junior/Estadão - 28/1/2020

As reservas provadas são importantes para uma empresa de petróleo porque mostram a sustentabilidade da produção no longo prazo. A questão das reservas foi uma das principais causas da derrocada da petroleira OGX, do empresário Eike Batista. A companhia teve um bom desempenho na Bolsa ao anunciar

reservas potenciais muito grandes. Posteriormente, verificou-se que boa parte da exploração era inviável.

Isso não se aplica, claro, ao caso da Petrobrás, que tem um volume ainda confortável de reservas provadas. Mas a queda acende um sinal de alerta.

"Para aumentar a reposição de reservas, são necessários novos investimentos em exploração. Apesar dos recursos contingentes no pré-sal, são esses investimentos que permitirão à Petrobrás elevar suas reservas provadas e interromper essa trajetória de queda dos últimos anos. Se nada for feito, no médio prazo, a Petrobrás terá dificuldade de elevar sua produção de forma consistente e os investidores poderão sentir os efeitos disso", avaliou o coordenador técnico do Inep, Rodrigo Leão, que utilizou dados divulgados pela estatal para elaborar seu estudo.

Procurada, por meio de sua assessoria de imprensa, a Petrobrás optou por não se posicionar.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/11/2020

SAIBA O QUE É DOMINÂNCIA FISCAL, O RISCO QUE AMEAÇA A ECONOMIA

Esse cenário, com a inflação fora de controle, mexe diretamente no bolso dos brasileiros; 'Estadão' vai abordar saídas da crise fiscal em série de entrevistas com especialistas

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

BRASÍLIA - O aumento substancial da dívida pública, a manutenção dos juros no seu piso histórico de 2% ao ano, mesmo com inflação em aceleração, e a desconfiança cada vez maior de que o País está à beira de um "populismo fiscal" realimentaram o debate sobre o risco de dominância fiscal no Brasil.

O tema é árido e pouco conhecido fora das rodas de debate econômico, mas tem repercussão direta no bolso dos brasileiros. Numa situação de dominância, as ferramentas que o Banco Central tem para controlar o avanço dos preços, entre elas a Selic, perdem potência, e seu uso pode até mesmo provocar o efeito inverso de impulsionar a inflação, dado o impacto que teriam no aumento do custo do endividamento da União.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/7/1605669729672.jpg>

Para Campos Neto, 'é responsabilidade de todos entender que temos um problema'. Foto: Dida Sampaio/Estadão

Para abordar as saídas da crise fiscal provocada pela alta do endividamento do País, o Estadão começa na quinta-feira, 19, uma série de entrevistas com especialistas. A primeira será com o ex-presidente do BC Afonso Celso Pastore.

Na dominância fiscal, é como se o BC estivesse numa encruzilhada. Se eleva os

juros para conter a alta de preços, traz problema ao Tesouro Nacional, elevando ainda mais o endividamento e, no limite, abrindo a porta para mais inflação. Se não faz nada, a inflação pode ganhar força de qualquer maneira.

O diagnóstico atual é que o Brasil ainda não vive essa situação, considerada a pior dos mundos pelos economistas, uma vez que a aceleração da inflação força um ajuste fiscal pelo lado mais perverso: corroendo o poder de compra de famílias, sobretudo de menor renda. Mas os economistas alertam que é preciso agir com firmeza para mostrar compromisso com o ajuste nas contas públicas e fugir desse caminho.

A fotografia das finanças e do cenário político trouxe à tona a preocupação com a dominância, que já foi tema de debate na transição entre os governos FHC e Lula e em 2015/2016, no auge da crise durante o governo Dilma Rousseff. Tanto em 2002 quanto em 2016, as incertezas se dissiparam após sinalizações de compromisso com medidas de ajuste.

A perspectiva hoje é de que a dívida bruta do governo termine o ano em 96% do PIB e passe dos 100% em 2025, segundo o Tesouro, sendo que dois terços têm custo diretamente atrelado à Selic, a taxa básica de juros. O BC, por sua vez, tem sido cada vez mais cobrado a alterar sua prescrição futura para os juros, indicando possível aumento da Selic, diante da aceleração dos preços de matérias-primas e insumos para a indústria.

Enquanto isso, o governo Jair Bolsonaro e o Congresso Nacional adiam o debate de reformas para dezembro, após o segundo turno das eleições municipais. Outro fator de risco, segundo economistas, é que o próprio presidente da República esvazia propostas da equipe econômica para conter o avanço dos gastos.

O presidente do BC, Roberto Campos Neto, tem reforçado em seus discursos a necessidade de ter "disciplina fiscal". "É responsabilidade de todos entender que temos agora um problema", disse na terça-feira, 17, em entrevista à GloboNews. "A credibilidade está associada às reformas."

O economista Carlos Kawall, diretor do ASA Investments e ex-secretário do Tesouro Nacional, explica que, numa situação de dominância, a própria alta da taxa de juros se torna contraproducente porque eleva ainda mais a dívida e amplia a desconfiança em relação ao problema fiscal. "Aí, a única solução é deixar a taxa de juros mais baixa, de tal forma que a inflação ao final se torne a maneira de ajustar as contas públicas."

O economista José Júlio Senna, chefe do Centro de Estudos Monetários do Ibre/FGV e ex-diretor do Banco Central, alerta que só manter o teto não resolve. "Não adianta atacar um ou dois elementos da despesa, tem de ser 'arrasa quarteirão'. Frear as quatro rodas."

Ele avalia que o BC está correto em não aumentar agora o juro, pois as expectativas para inflação ao consumidor seguem na meta – o Boletim Focus mostra que o mercado projeta alta do IPCA de 3,25% neste ano e 3,22% em 2021 – e as pressões do dólar e do auxílio emergencial são temporárias. Mas Senna alerta que o Brasil está longe da "normalidade" e enfrenta um quadro fiscal grave, sem demonstração de "apetite" do governo para solucioná-lo. Para o economista do

libre/FGV, a dominância fiscal está no fim da estrada que o Brasil percorre hoje, mas ainda há tempo para traçar uma rota alternativa.

O economista Fabio Terra, professor da Universidade Federal do ABC e diretor da Associação Keynesiana Brasileira (AKB), entende que a dominância fiscal seria uma “hipótese exagerada”. Embora o Brasil tenha dívida elevada e rombos fiscais a perder de vista, o volume de reservas internacionais é significativo (o que assegura proteção em caso de maior saída de capitais) e há grande ociosidade na economia, refletida no alto desemprego e no uso apenas parcial da capacidade instalada da indústria. “Hoje nem sequer temos dinâmica inflacionária para se falar de dominância fiscal ocorrendo”, avalia.

Terra, porém, faz coro às preocupações com a falta de um plano para ajustar as contas públicas. “A incapacidade do governo de apresentar um plano de consolidação fiscal de médio prazo deixa as expectativas desancoradas. Mas não creio que culmine em inflação, mas sim em juros maiores pedidos nos títulos do Tesouro”, afirma.

O economista Roberto Ellery, professor da Universidade de Brasília, também vê risco de o Brasil chegar a uma situação de dominância fiscal. Para ele, o BC já poderia ter elevado a Selic em 0,25 ponto porcentual para mostrar que está “atento” ao cenário, que é desafiador.

“A dívida está subindo muito, e não está claro como vai ser o próximo ano. Vai ter Renda Cidadã ou não vai? As despesas do Rogério Marinho (ministro do Desenvolvimento Regional, que quer elevar investimentos públicos), vai ter ou não vai? Não temos definição nenhuma. As pessoas podem começar a achar que a dívida pode sair de controle, e isso abre a porta para a dominância fiscal”, afirma Ellery.

A indefinição do Orçamento de 2021, a menos de dois meses do fim do ano, e a falta de liderança política por parte do governo são preocupantes, aponta o professor da UnB. “Está claramente sem controle. Vai ser muito difícil evitar um problema maior, porque não tem liderança”, diz.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/11/2020

EM RESPOSTA AO STF, MAIA DEFENDE DEBATE SOBRE REFORMA ADMINISTRATIVA

Grupo de parlamentares enviou ao Supremo mandado de segurança pedindo a suspensão da tramitação da proposta sob alegação de falta de transparência na divulgação dos documentos que serviram de base para o texto

Por Camila Turtelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), defendeu ao Supremo Tribunal Federal (STF) que o debate sobre a reforma administrativa - que muda a forma como os servidores são contratados, promovidos e dispensados - seja feito pelo Congresso.

“Não se pode autorizar que a minoria parlamentar simplesmente interdite a discussão da matéria indicada por outro Poder da República perante o Poder Legislativo, impedindo que os órgãos apropriados analisem a matéria e, juntamente com a sociedade civil, examinem e debatam um tema de fundamental importância para o País”, escreveu Maia.

A reforma administrativa foi elaborada ainda no fim do ano passado pela equipe econômica, mas ficou engavetada até setembro deste ano, quando a ala política do governo decidiu encaminhar a proposta. O texto foi enviado 24 dias depois de o então secretário Paulo Uebel, responsável pela formulação da reforma, pedir demissão justamente pela demora na agenda. O próprio presidente Jair Bolsonaro já havia dado indicações de que a reforma poderia ficar para 2021.

O ministro do STF Marco Aurélio decidiu que cabia a Maia responder para um grupo de parlamentares se a proposta enviada pelo Executivo seria suspensa ou não. Esse grupo, representado pela Frente Parlamentar Mista em Defesa do Servidor, enviou ao STF um mandado de segurança pedindo a suspensão da tramitação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC),

por falta de transparência na divulgação dos documentos que serviram de base para a elaboração das propostas.

Como mostrou o Estadão, o governo enviou sua proposta de reforma administrativa ao Congresso antes de o texto ser analisado formalmente pela Subchefia de Assuntos Jurídicos (SAJ), órgão responsável por aconselhar o presidente da República sobre a adequação legal de propostas e atos normativos do Poder Executivo.

Em sua resposta ao Supremo, Maia diz ainda que a PEC está parada na Câmara. Com a pandemia, as comissões da Casa foram suspensa e ainda não voltaram a funcionar, com isso, a reforma administrativa não chegou a tramitar.

“Em razão das circunstâncias excepcionais impostas ao funcionamento desta Casa pela pandemia, a tramitação de emendas constitucionais que não contam com o amplo apoio do Plenário resta sobremaneira dificultada. As comissões permanentes (entre as quais a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania) ainda não foram instaladas e, regimentalmente, enquanto a Câmara não retomar as deliberações presenciais, sequer é possível constituir a comissão especial que futuramente seria responsável pela apreciação do mérito da Proposta de Emenda à Constituição impugnada”, diz o deputado na resposta.

O governo entregou o texto à Câmara em setembro. A PEC deveria começar a tramitar pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ). A CCJ terá um prazo de cinco sessões no plenário para avaliar a admissibilidade da PEC, ou seja, decidir se ela é constitucional ou não.

Se for aprovada, a presidência da Câmara deve criar uma comissão especial para avaliar o mérito da proposição, em um prazo de 40 sessões. Na sequência, depois de duas sessões, o texto pode ir ao plenário onde precisa ser aprovada em dois turnos por pelo menos 308 votos.

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 : 18/11/2020

MINISTÉRIO CONSULTOU ÁREA JURÍDICA PARA ESTABELECE TETO PARA O PREÇO DE TÍTULOS DE DESCARBONIZAÇÃO

Os CBIOS são emitidos por produtores e importadores de biocombustíveis e devem ser adquiridos pelas produtoras de combustíveis fósseis para que atendam às metas de descarbonização estabelecidas pelo governo

Por Augusto Decker, O Estado de S.Paulo

O Ministério de Minas e Energia encaminhou à consultoria jurídica da pasta a possibilidade de implementar um teto aos preços dos Créditos de Descarbonização (CBIOS), mostram documentos obtidos pelo Broadcast Agro via Lei de Acesso à Informação. A análise do jurídico foi contrária a essa fixação. O pedido para que o tema fosse avaliado veio do secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, José Mauro Ferreira Coelho, em e-mail no dia 25 de maio. O valor do teto não é mencionado nos documentos, mas uma fonte afirma que a intenção era de que ele fosse de R\$ 10 por CBIO.

O parecer da consultoria jurídica afirmou: "Do ponto de vista jurídico, não é possível a fixação de preço teto para o CBIO, sem que haja larga e profunda justificativa técnica e econômica, motivada por circunstâncias de desequilíbrio de mercado e construída por meio de intervenção adequada do Estado na Economia, inclusive com a realização de estudos e análises de impacto regulatório".

Os CBIOS são instrumentos criados na Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), de estímulo ao uso de biocombustíveis. Eles são emitidos por produtores e importadores de biocombustíveis e devem ser adquiridos pelas produtoras de combustíveis fósseis para que estas

atendam às metas anuais de descarbonização estabelecidas pelo governo. Cada CBIO equivale a 1 tonelada de dióxido de carbono que deixou de ser emitida.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/9/1605721211997.jpg>

Usina de etanol em Lucas do Rio Verde (MT): limite de preços para os CBIOs pode prejudicar produtores de biocombustíveis. Foto: JF Diorio/Estadão - 3/10/2017

Em nota técnica elaborada antes da avaliação jurídica, o Departamento de Biocombustíveis já havia feito ressalvas à possibilidade de teto. "Acreditamos que uma consulta pública do preço teto do Crédito de Descarbonização na fase inicial do RenovaBio reduziria ainda mais a disposição dos distribuidores de combustíveis em comprar o CBIO", afirma a nota. "O debate traria outro ponto de insegurança para os agentes do mercado que desconheceriam se o preço negociado está longe ou perto do teto." Com isso, segundo o texto, o volume de CBIOs negociado diminuiria até que o eventual teto fosse definido.

O Ministério de Minas e Energia não comentou o assunto até a publicação desta reportagem.

Um eventual teto seria positivo para as distribuidoras de combustíveis fósseis - que são as partes obrigadas a adquirir CBIOs -, já que os gastos com os créditos seriam limitados e haveria maior previsibilidade. A BR Distribuidora, inclusive, chegou a pedir esse teto ao governo federal. No entanto, o limite de preços pode prejudicar os produtores e importadores de biocombustíveis, limitando a receita que esses agentes obtêm com a emissão dos CBIOs. O parecer contrário do jurídico dificulta a implementação de um teto, mas a secretaria ainda pode tentar contra-argumentar.

O tema CBIOs tem sido alvo de discussões no setor. No dia 9 deste mês, a Justiça proferiu liminar determinando a redução da meta obrigatória de compras por distribuidoras este ano, alegando que a pandemia de covid-19 afetava a capacidade de aquisição. O pedido, feito pela Associação das Distribuidoras de Combustíveis (Brasilcom), foi fortemente criticado pelo setor de biocombustíveis. Essa liminar, porém, foi suspensa poucos dias depois.

Títulos negociados na Bolsa

Os CBIOs são emitidos voluntariamente por produtores e importadores de biocombustíveis. Para emitir os títulos, eles contratam uma auditoria independente para certificar a eficiência energética de sua produção e quanto o combustível polui menos na comparação com a opção fóssil - a certificação é aprovada pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A quantidade de CBIOs que uma empresa pode emitir é proporcional a essa eficiência e ao volume comercializado.

A emissão dos títulos serve de fonte de financiamento e remunera os produtores pelo "serviço ambiental" de poluir menos. Parte do financiamento é garantida pela demanda obrigatória por parte de distribuidoras e importadoras de combustíveis fósseis - para comprovar o cumprimento de suas metas anuais, elas precisam cancelar os CBIOs que compram no mercado junto à ANP.

Além disso, como os títulos são negociados na Bolsa, poderão atrair investidores intermediários, interessados em lucrar com a compra e a venda dos papéis. Se o negócio decolar, até mesmo empresas estrangeiras poderiam vir ao mercado brasileiro para compensar suas emissões comprando Cbios.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/11/2020

PETRÓLEO BRENT DEVE FECHAR ANO PERTO DE US\$ 40, PREVÊ IBP

Por Cynthia Declodt

Plataforma de exploração de petróleo no mar. Foto: Fábio Motta/Estadão

Os preços dos barris de petróleo Brent, que são negociados em Londres e utilizados como referência por empresas como a Petrobras, deverão fechar o ano próximos aos US\$ 40 por barril em que operaram ao longo dos últimos meses, de acordo com o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP). A análise é de que a volatilidade de preços tem aumentado a cada década, e que além disso, o atual cenário, com incertezas no radar como as da pandemia da covid-19, contribuirá para reforçar essa tendência.

Depende. A trajetória da oferta depende da renovação dos acordos para corte de produção da Opep e seus aliados – pesos-pesados do mercado, que ainda respondem por 37% da produção global – e da resposta do novo governo dos Estados Unidos, com o democrata Joe Biden na presidência, à exploração do gás de xisto, que responde por expressiva parcela da produção norte-americana.

Sinal amarelo. O gás de xisto é fortemente criticado pelos defensores de boas práticas ambientais, uma agenda crescente nos mercados e nos bancos. O insumo é encontrado no interior de rochas, e sua exploração exige uma técnica conhecida como fraturamento hidráulico, que pode causar danos aos lençóis freáticos.

Contato: colunadobroadcast@estadao.com

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 18/11/2020

BRASIL QUER EXPORTAR TECNOLOGIA DO ETANOL E AMPLIAR MERCADO DO COMBUSTÍVEL NO MUNDO

Inovação brasileira no setor vem desde o Proálcool, que completa 45 anos este ano; ideia do governo é conseguir ampliar uso do biocombustível na Índia, outro grande produtor de cana-de-açúcar

Por Augusto Decker, O Estado de S.Paulo

Há décadas, o Brasil é referência no setor de etanol, combustível menos poluente e feito, aqui, principalmente da cana-de-açúcar, cuja produção o País também lidera. Além de manter um amplo programa de substituição de combustíveis fósseis por renováveis, o Brasil busca ampliar, no mundo, o mercado do etanol, sobretudo na Índia, outro grande produtor de cana-de-açúcar. Iniciativas sustentáveis como essa serão discutidas no Summit Agronegócio Brasil 2020, promovido pelo Estadão, que será realizado entre os dias 23 e 25 de novembro.

O uso do biocombustível traz vantagens econômicas e ambientais: cálculos da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), entidade representativa de unidades produtoras no centro-sul do

Brasil, indicam que, entre março de 2003 – quando foram lançados os carros flex – e dezembro de 2019, o consumo de etanol reduziu em 600 milhões de toneladas as emissões de gases causadores de efeito estufa. A inovação brasileira no setor vem desde o Proálcool, que completa 45 anos este ano.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/6/1605669859162.jpg>

Mercado de biocombustível hoje ainda é muito concentrado em Brasil e EUA. Foto: Tiago Teixeira/AE

Na atualidade, o País também inova com o RenovaBio, programa aprovado em 2017 que visa a estimular o uso de biocombustíveis. Nele, produtores e importadores de biocombustíveis se certificam e são autorizados a emitir Créditos de Descarbonização (CBIOS). O governo estabelece

metas de redução de emissões das distribuidoras de combustíveis fósseis, que terão de adquirir os CBIOS para compensar o descumprimento dessas metas. Cada C BIO que as distribuidoras adquirem equivale a uma tonelada de dióxido de carbono que deixou de ser emitido. Portanto, quanto mais as distribuidoras venderem combustíveis poluentes, mais CBIOS terão de adquirir.

A meta total das distribuidoras para este ano é de 14,5 milhões de CBIOS, ou seja, serão compensados 14,5 milhões de toneladas de CO₂. Essa meta era, originalmente, de 28,7 milhões, mas foi revisada ao longo do ano por causa da pandemia da covid-19, que reduziu a demanda por combustíveis. Para o ano que vem, a meta total é de 24,86 milhões. Ela avançará ano a ano até que, em 2030, chegará a 90,67 milhões de CBIOS, neutralizando, portanto, 90,67 milhões de toneladas de dióxido de carbono. Entre 2020 e 2030, as metas preveem neutralização de mais de 600 milhões de toneladas de CO₂.

Ainda há, no entanto, disputa sobre essa questão. Recentemente, uma liminar concedida pela Justiça a pedido da Associação das Distribuidoras de Combustíveis (Brasilcom) autorizou a redução das metas de 2020 a 25% do previsto no início do ano. As distribuidoras disseram não ter condições de adquirir nem mesmo os números revisados de CBIOS por causa dos efeitos econômicos da pandemia, da falta de tempo e da baixa disponibilidade de Créditos de Descarbonização no mercado. Alguns dias depois, porém, o Tribunal Regional Federal da 1.^a Região suspendeu a liminar e retomou as metas anteriores.

Setor privado

Além dos programas governamentais, o setor privado também trabalha na transição para combustíveis mais limpos. No mês passado, a Raízen, joint venture de Cosan e Shell e maior processadora de cana do País, inaugurou sua primeira planta de biogás de subprodutos da cana em escala comercial, em Guariba (SP). O investimento foi de R\$ 153 milhões.

A produção de biogás usa torta de filtro e vinhaça como matéria-prima. A planta foi feita na unidade da Raízen que tem a segunda maior moagem de cana, assim a matéria-prima para o biogás será o resíduo da produção de álcool e açúcar. Com isso, será possível produzir 50% de energia elétrica a mais sem que seja necessária mais cana.

“A companhia entende a importância da economia circular e os atributos da cana-de-açúcar, e com a evidente transformação na indústria dos biocombustíveis e da energia elétrica, enxergamos na biomassa a transição adequada para uma matriz mais limpa e renovável”, afirmou, em entrevista por e-mail, o diretor de Relações Institucionais e Desenvolvimento Sustentável da Raízen, Cláudio Oliveira.

O Brasil tenta estimular também que outros países adotem o etanol – hoje, o mercado do biocombustível ainda é muito concentrado em Brasil e Estados Unidos. Em janeiro, esse foi um dos assuntos na pauta da missão do presidente Jair Bolsonaro à Índia. O país é o segundo maior produtor de cana-de-açúcar do mundo, atrás do Brasil, mas a maior parte de suas usinas converte a planta apenas em açúcar, pois não têm tecnologia para produzir etanol. Isso prejudica tanto Brasil quanto Índia, já que cria um excesso de oferta do adoçante e pressiona os preços. Além disso, a Índia sofre com poluição do ar e com a necessidade de importar petróleo, dois problemas que o etanol poderia ajudar a reduzir.

Eduardo Leão de Sousa, diretor executivo da Unica, foi à Índia duas vezes após a missão em janeiro. “O trabalho continua. As missões físicas foram interrompidas pela pandemia, mas mantemos o trabalho, até em discussões virtuais com o governo deles”, afirma. Para ele, além da Índia, outros países podem evoluir na produção de biocombustíveis. “O desafio de poluição nas cidades é muito presente na Ásia. E são países que crescem muito e precisarão de mais energia ao mesmo tempo que terão de reduzir a capacidade dos fósseis.”

Serviço:

O Summit Agronegócio Brasil 2020 vai debater nos dias 23,24 e 25 de novembro o 'Agronegócio brasileiro e sustentabilidade'. O evento é gratuito e 100% online. Mais informações pelo link: summitagro.estadao.com.br

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/11/2020

VALE VAI USAR REJEITOS DA MINERAÇÃO PARA PRODUZIR MATERIAL DE CONSTRUÇÃO CIVIL

Fábrica piloto da mineradora vai produzir 3,8 milhões de materiais pré-moldados para o setor de construção; essa é a primeira iniciativa da Vale para reaproveitar os rejeitos das minas

Por Renée Pereira, O Estado de S.Paulo

Responsável por dois dos maiores desastres ambientais do Brasil (Mariana e Brumadinho), a Vale tenta encontrar novos destinos para os rejeitos da mineração e desafogar suas barragens. A mineradora inicia nesta semana um projeto-piloto que visa transformar esse material em produtos para a construção civil, como blocos de concreto e pisos. Embora ainda incipiente, a alternativa é vista por especialistas como uma forma de reduzir a dependência pelas barragens, que viraram um risco iminente para as famílias que moram no entorno.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/2/0/1605658588802.jpg>

Fábrica de reaproveitamento de rejeitos da Vale, em Itabirito Foto: Produtora Guarda-Chuva/ Divulgação

A iniciativa da Vale vem num momento em que há uma escalada da consciência socioambiental no mundo. Isso tem motivado empresas a se movimentar para não perderem mercado nem serem prejudicadas entre investidores e financiadores. No caso da mineradora, avaliam especialistas, apesar de ter conseguido recuperar o valor de mercado perdido com os

acidentes, há também a tentativa de melhorar a imagem no mercado.

A fábrica foi construída numa área de 10 mil metros quadrados dentro da unidade da Mina do Pico, no Complexo Vargem Grande, em Minas Gerais. Totalmente automatizada, a planta – resultado de um programa de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) de R\$ 25 milhões – será operada por oito mulheres e deve passar por dois anos de testes.

Segundo a empresa, a unidade tem capacidade para reaproveitar cerca de 30 mil toneladas de rejeitos e produzir 3,8 milhões de materiais pré-moldados para a construção civil. O volume, no entanto, é pequeno perto da quantidade produzida pela Vale nas operações de minério de ferro. Em 2019, foram 55,2 milhões de toneladas – esse montante não inclui o material estéril, que é empilhado. O processamento a seco representa em torno de 60% da produção de minério da empresa.

“Esse projeto não envolve retirar o rejeito da barragem. O que vamos fazer é dar um novo destino para o material ao sair da mina”, diz o gerente executivo de Licenciamento Ambiental da Vale, Rodrigo Dutra. Segundo ele, em vez de empilhar ou colocar na barragem, o material será enviado para a fábrica produzir os blocos.

Essa é a primeira iniciativa da Vale para reaproveitar os rejeitos das minas. O projeto contará com a cooperação técnica do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (Cefet-MG), que terá dez pesquisadores atuando na pesquisa. “Por estarmos dentro da unidade de mineração, teremos mais capacidade de pesquisarmos a aplicação de diversos resíduos e validarmos a tecnologia, desenvolvida em laboratório, no ambiente produtivo em escala industrial”, diz Augusto Bezerra, pesquisador líder do projeto e professor do Cefet-MG.

Segundo a Vale, nos dois anos de testes, os blocos produzidos na fábrica serão usados internamente e também doados para comunidades, prefeituras e parques. O primeiro lote será destinado à construção de um piso drenante na Reserva de Linhares, no Espírito Santo, administrada pela empresa.

Viabilidade econômica

Mas tornar o projeto viável não é uma tarefa fácil. O vice-diretor de Habitat e Infraestrutura do Instituto de Engenharia (associação dos engenheiros), Habib Jarrouge Neto, diz que a iniciativa da Vale é algo que se tenta tirar do papel há algum tempo, mas que ainda não se mostrou viável economicamente.

Mas o executivo argumenta que o alto grau de periculosidade que as barragens passaram a representar pode ser um fator que impulse novas tecnologias para tornar o projeto viável. O aproveitamento total de rejeitos já é feito em outros países. Na China, a meta é aproveitar 22% de seu volume de rejeito mineral até 2022. “Depois dos acidentes de Mariana e Brumadinho, a legislação ficou mais rígida para a construção de novas barragens e para a manutenção das atuais. Por esse motivo, pode valer a pena subsidiar esse novo negócio.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 18/11/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

RELATOR DA 'BR DO MAR' REJEITA PRORROGAR REPORTO E REDUZ FRETE DA MARINHA PARA 10%

O governo quer votar o texto nesta quarta na Câmara

Por Raphael Di Cunto, Valor — Brasília

O deputado sargento Gurgel (PSL-RJ) protocolou hoje o parecer ao projeto de lei do governo que muda regras de cabotagem (navegação costeira), batizado de “BR do Mar”. O parlamentar rejeitou emenda que propunha a prorrogação do Reporto, regime tributário previsto para acabar em dezembro, e reduziu o Adicional Ao Frete Para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para 10%. O governo quer votar o texto amanhã na Câmara.

Gurgel manteve os principais pontos do projeto, que visa desburocratizar o afretamento de navios e permitir a contratação de navios com bandeira estrangeira por empresas nacionais. A proposta gera polêmica com estaleiros nacionais porque as embarcações construídas fora do país são mais baratas.

O relator fez mudanças laterais no projeto. Permitiu que o dinheiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM) possa financiar até 100% da construção de estaleiros e programas do Comando da Marinha. Permitiu a contratação de seguro no mercado internacional para cascos e máquinas dos navios e excluiu do projeto as regras sobre uso temporário de instalações portuárias. Também estabeleceu que caberá à Marinha regulamentar questões de segurança em embarcações estrangeiras afretadas e que faça a vistoria de tais navios.

O parlamentar rejeitou emenda proposta pelo deputado Hugo Leal (PSD-RJ) para prorrogação do Reporto, que permite a importação de máquinas e equipamentos para concessionárias de portos e ferrovias com suspensão do pagamento dos tributos federais. O regime acaba em 31 de dezembro de 2020 e o setor argumenta que, se não for prorrogado, levará à necessidade de repactuação dos contratos. O Ministério da Economia é contrário a prorrogação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/11/2020

MAERSK ELEVA PROJEÇÕES E LANÇA PROGRAMA DE RECOMPRA DE AÇÕES DE US\$ 1,6 BI

Após tombo no primeiro trimestre e nova queda no segundo, gigante de transporte relatou recuperação mais forte do que o esperado na demanda

Por Dow Jones Newswires — Londres

A gigante de transporte A.P. Moller-Maersk lançou um programa de recompra de ações de US\$ 1,6 bilhão, após aumentar a projeção de Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações) para uma faixa entre US\$ 8 bilhões e US\$ 8,5 bilhões para 2020. Segundo a empresa, o programa de recompra foi apoiado pelos fortes lucros e geração de caixa.

A projeção anterior do Ebitda era de US\$ 7,5 a US\$ 8 bilhões e a primeira fase do programa de recompra, de US\$ 500 milhões, está prevista para ocorrer de 1º de dezembro a abril de 2021.

A empresa dinamarquesa, vista como um termômetro para o comércio global, relatou uma recuperação mais forte do que o esperado na demanda, em parte impulsionada por um aumento nos consumidores americanos que compram produtos do Extremo Oriente.

As vendas caíram 1,4%, para US\$ 9,9 bilhões nos três meses até 30 de setembro, e o Ebitda aumentou 39%, para US\$ 2,3 bilhões — em linha com a atualização comercial da empresa no mês passado.

A demanda por remessas despencou no início deste ano com a epidemia de coronavírus, levando a Maersk — que movimentava cerca de um quinto dos contêineres mundiais — a suspender sua projeção para o ano inteiro em março. A demanda global de contêineres diminuiu 4,7% no primeiro trimestre, antes de cair 10% no segundo trimestre.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/11/2020

BR DO MAR DEIXA REPORTE DE FORA E REDUZ TAXA DO FRETE

Governo tenta votação hoje na Câmara para novas regras de cabotagem

Por Raphael Di Cunto — De Brasília

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, se reuniu ontem com deputados da base aliada no Congresso para discutir o projeto de lei que muda regras para cabotagem (navegação costeira). O governo tentará votar a proposta da “BR do Mar” hoje na Câmara, mas ainda há negociações em curso e um impasse político, com os partidos da base obstruindo as sessões por causa da briga pelo comando da Comissão Mista de Orçamento (CMO).

Os deputados da base e de partidos independentes fecharam acordo para tratar de questões tributárias e sobre praticagem (auxílio para navegação em áreas que apresentem dificuldade de tráfego) para outro momento. A ideia é diminuir o número de pontos polêmicos durante a votação no plenário da Câmara.

Uma emenda do deputado Hugo Leal (PSD-RJ) prorrogava por cinco anos o prazo de vigência do Reporto, que permite a importação de máquinas e equipamentos para concessionárias de portos e ferrovias sem pagar tributos federais. O regime acaba em 31 de dezembro e o setor argumenta que, se não for prorrogado, levará a necessidade de repactuação dos contratos, com um custo bilionário.

O Ministério da Economia é contra a prorrogação e convenceu os parlamentares. “Combinamos que todas as questões tributárias ficarão para a reforma tributária”, disse o líder do Republicanos, o deputado Jhonatan de Jesus (RR). Na reunião, Tarcísio relatou que está buscando um acordo entre os Estados para reduzir o ICMS sobre a cabotagem. O governador de Pernambuco, Paulo Câmara (PSB), propôs diminuir a alíquota de 17% para 4,5%, mas o governador do Espírito Santo, Renato Casagrande (PSB), se manifestou contra na reunião do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz).

A reunião ocorreu antes que o deputado Sargento Gurgel (PSL-RJ) protocolasse o parecer ao projeto. A manteve os pontos principais do projeto, que visa desburocratizar o afretamento de navios e permitir a contratação de navios com bandeira estrangeira por empresas nacionais, e fez mudanças laterais, como excluir do texto as regras sobre uso temporário de instalações portuárias e definir que a Marinha será a responsável pela fiscalização dos navios.

A principal mudança, que teve apoio dos partidos da base, mas que ainda é polêmica com o setor, foi unificar em 10% para todas as atividades o Adicional Ao Frete Para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Hoje só a cabotagem paga essa taxa. A navegação de longo curso paga 25%, e a navegação fluvial e lacustre, 40%. Caso aprovado o parecer, todos pagariam 10% de AFRMM.

Há emenda para zerar o valor, mas os partidos da base foram convencidos pelo ministro que o melhor é uma posição intermediária para não deixar o setor sem capital - o dinheiro é utilizado para financiar a construção de navios e estaleiros.

A bancada ruralista, porém, insiste em zerar a taxa para fertilizantes e permitir o uso do fundo para dragagem (limpeza, desassoreamento ou alargamento de portos ou rios). “Estamos negociando isso com o governo. Tivemos uma boa recepção do ministério a essas ideias”, disse o deputado Sérgio Souza (MDB-PR), vice-presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA).

O governo já sugeria permitir o uso do fundo para construção de embarcações fora do Brasil e o relator ampliou o uso, para programas da Marina ou para financiar 100% de estaleiros nacionais.

Outro ponto que não está consolidado é que o projeto determina que dois terços da tribulação dos navios afretados terão de ser brasileiros. Há emenda para extinguir essa regra, mas o próprio ministro sugeriu reduzir para um terço na reunião e teve apoio da maioria dos partidos. O relator, que tem base eleitoral no Rio, porém, manteve a regra dos dois terços - e deve contar com o apoio de outros deputados de regiões costeiras nessa decisão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/11/2020

CBO MUDA A ESTRATÉGIA E IMPORTA SUAS EMBARCAÇÕES

Companhia deixou de lado construção de navios de apoio para a indústria de óleo e gás

Por Gabriela Ruddy — Do Rio



[https://s2.glbimg.com/QjCgpBYFmZFYW_JlccCkORp-eYlo=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/O/A/q0rDipTQOlaecA4EATcQ/foto18emp-101-cbo-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/QjCgpBYFmZFYW_JlccCkORp-eYlo=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/O/A/q0rDipTQOlaecA4EATcQ/foto18emp-101-cbo-b2.jpg)

Marcos Tinti, presidente do grupo CBO: “Não podemos cair no erro de construir [navios] no Brasil a qualquer preço, temos que ser competitivos mundialmente” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Em meio à entrada de operadores privados no setor de óleo e gás no

Brasil, o Grupo CBO aposta na compra no exterior de barcos de apoio para atender ao esperado crescimento da demanda na indústria. A companhia deixa de lado a estratégia de construção de embarcações próprias no país adotada até 2018, tipo de investimento que acredita que vai continuar inviável por pelo menos mais uma década. Mesmo com a alta no número de contratações, as baixas taxas diárias pagas pela indústria atualmente não justificam novas obras. “O preço de um navio existente hoje é um terço do preço de construção. Acreditamos que podem

faltar navios no Brasil e queremos ter ativos para oferecer às operadoras”, diz o presidente Marcos Tinti.

O primeiro passo da nova estratégia ocorreu ao final de 2019, quando a CBO comprou a unidade de apoio do tipo PSV (platform supply vessel) Standard Supporter, do Fletcher Group, que até então atuava no Mar do Norte. A embarcação deve chegar ao Brasil até o final do ano. A companhia, inclusive, já negocia uma nova aquisição, que deve ser fechada nas próximas semanas.

Paralelamente, em outubro o CBO anunciou a venda do estaleiro Oceana, em Itajaí (SC) à Thyssenkrupp Marine Systems, por um valor não divulgado. Assim, de sua estrutura de construção naval, a empresa mantém somente o estaleiro Aliança, em São Gonçalo (RJ), agora utilizado apenas como base de apoio e sede. No entanto, a companhia não descarta voltar a construir no país no futuro, conforme o aumento da demanda e das taxas diárias pagas para o apoio marítimo justifiquem os investimentos. “Com o passar do tempo, a disponibilidade de navios vai começar a minguar e as tarifas vão crescer e justificar a construção. Isso talvez esteja no radar dez anos à frente”, afirma Tinti.

A competitividade do país, no entanto, será um fator definidor para a estratégia futura. “Não podemos cair no erro de construir no Brasil a qualquer preço, temos que ser competitivos mundialmente. O importante é, quando isso acontecer, construir com eficiência”, diz o diretor técnico e comercial, Marcelo Martins

Grupo tradicional no apoio marítimo, o CBO tem 32 embarcações de apoio de médio e grande porte, além de unidades de inspeção e construção submarina. A companhia foi fundada em 1978 e teve controle familiar até 2013, quando o Grupo Fischer se desfez do negócio, com a venda para os fundos de private equity Vinci Partners e Pátria, com 40% cada, em parceria com o BNDESpar, que tem os 20% restantes.

Ativo ao longo de praticamente todo o desenvolvimento da indústria de petróleo e gás no mar no Brasil, o grupo observa agora uma mudança no perfil de apoio marítimo, a partir da venda de ativos da Petrobras e da entrada de novos operadores no país. “Prevemos uma demanda extra. Nos preparamos para atender o pré-sal e as novas operadoras, que muitas vezes têm uma operação mais enxuta e de baixo custo”, diz o presidente da empresa.

O diretor de fusões e aquisições e relação com investidores do grupo, Rafael Kirsten, ressalta que a indústria já reiniciou as contratações, após a derrubada nos preços do barril no início da pandemia. “A incerteza saiu da mesa e as empresas passaram a colocar na praça novos projetos para contratação de embarcações. Entre setembro e novembro dezenas de licitações foram abertas. O ano de 2021 é bastante promissor: há oportunidade de talvez ter a maior taxa de ocupação da frota”, afirma o executivo.

Tendo em vista a busca das petroleiras em reduzir a pegada de carbono de suas atividades, a companhia também conduz esforços de transição energética. Recentemente, o grupo anunciou uma parceria com a Wärtsilä para a conversão de um PSV para propulsão híbrida, tecnologia que permite ao motor da embarcação alternar entre diesel e baterias.

O CBO também avalia a compra de navios movidos a amônia e a gás natural liquefeito (GNL), fontes tidas como menos poluentes. Ao mesmo tempo, a companhia estuda atender outros segmentos do mercado, como a geração eólica em alto mar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 18/11/2020



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

COMO O RCEP, O MAIOR TRATADO DE LIVRE-COMÉRCIO DO MUNDO, AFETA O BRASIL E A AMÉRICA LATINA

Por BBC

O acordo que foi fechado neste domingo (15) estava em andamento havia quase uma década e cobre quase um terço da economia global, com a China na liderança.



[https://s2.glbimg.com/27yivdSFYVodpHA56mjUin6o2to=/0x0:3600x2399/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/v/A/9I40NKR0yH2u80r1QvKw/000-1mw3tg.jpg](https://s2.glbimg.com/27yivdSFYVodpHA56mjUin6o2to=/0x0:3600x2399/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2019/v/A/9I40NKR0yH2u80r1QvKw/000-1mw3tg.jpg)

Foto aérea mostra containers no terminal de exportações em Qingdao, na China — Foto: AFP

Depois de uma década em construção, o maior acordo comercial do mundo aconteceu. Líderes asiáticos assinaram no domingo (15), em Hanói, o mega-tratado que inclui os dez membros da Associação de Nações do

Sudeste Asiático, além de China, Japão, Coreia do Sul, Austrália e Nova Zelândia.

O acordo, Parceria Econômica Regional Abrangente (RCEP, na sigla em inglês), será maior que a União Europeia e o Acordo Estados Unidos-México-Canadá. Os membros somam quase um terço da população mundial e 29% do Produto Interno Bruto (PIB) do planeta.

A Índia também fez parte das negociações, mas desistiu em 2019 por temer que a redução das tarifas prejudicasse seus produtores.

O acordo

O RCEP eliminará tarifas de importação pelos próximos 20 anos. O acordo também inclui dispositivos sobre propriedade intelectual, telecomunicações, serviços financeiros, comércio eletrônico e serviços profissionais.

Muitos dos países-membros já têm acordos de livre-comércio entre si, mas com limitações que podem ser superadas com o atual acordo.

"Os acordos de livre-comércio existentes costumam ser muito complexos em comparação com o RCEP", disse Deborah Elms, da organização Asian Trade Centre, à BBC em Cingapura.

Até agora, as empresas que dependem de cadeias de suprimentos globais podiam ser afetadas por tarifas, apesar de um acordo de livre-comércio, porque seus produtos tinham componentes fabricados em outro lugar. Um produto fabricado na Indonésia que contém peças fabricadas na Austrália, por exemplo, pode estar sujeito a tarifas.

No âmbito do RCEP, entretanto, os componentes de qualquer país membro serão tratados da mesma forma, o que poderia dar às empresas nos países do RCEP um incentivo para fazer parceria com fornecedores da nova aliança regional.

Qual é a sua importância geopolítica?

A ideia do RCEP nasceu em 2012 e foi vista como uma forma de a China, maior importadora e exportadora da região, se opor à influência que os Estados Unidos vinham exercendo ali durante o governo de Barack Obama.

Obama havia promovido a Parceria Transpacífica (TPP, na sigla em inglês), da qual faziam parte México, Chile e Peru, mas não a China.

O interesse pelo RCEP cresceu quando Trump retirou os EUA da Parceria Transpacífico - o país era o arquiteto do acordo e cuja economia correspondia a dois terços do total do bloco.

Na verdade, a guerra comercial entre Estados Unidos e China e a política nacionalista de Trump ("America first") acabaram com a ideia de Obama de olhar mais para a Ásia e serviram para dar força ao RCEP, que é visto como uma oportunidade de Pequim para definir a agenda comercial regional na ausência de Washington.

Como principal fonte de importações e principal destino das exportações da maioria dos membros do RCEP, a China parece ser o principal beneficiário e está bem posicionada para influenciar as regras comerciais e expandir sua influência na Ásia-Pacífico, algo que Obama queria evitar.

A Presidência de Biden mudará alguma coisa?

O comércio internacional esteve muito menos presente na agenda nesta campanha presidencial, e Biden disse relativamente pouco sobre se sua política comercial mudará significativamente ou se vai reconsiderar o retorno à Parceria Transpacífico.



[https://s2.glbimg.com/5ao2GSuc_XfhsR8BV_VsYf0uSOs=/0x0:5060x3218/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59ed422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/h/E/glcWyiTnOsUipfsLPHeg/2020-11-16t203652z-1769429787-rc2k4k9l9hcr-rtrmadp-3-usa-biden.jpg](https://s2.glbimg.com/5ao2GSuc_XfhsR8BV_VsYf0uSOs=/0x0:5060x3218/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59ed422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/h/E/glcWyiTnOsUipfsLPHeg/2020-11-16t203652z-1769429787-rc2k4k9l9hcr-rtrmadp-3-usa-biden.jpg)

Biden em discurso nesta segunda-feira — Foto: Reuters

Biden defende retomar uma política de multilateralismo, como durante o governo Obama, mas é prematuro falar em acordos comerciais, dados os enormes desafios que o democrata enfrentará internamente. Além disso, eventuais medidas nesse sentido correm o risco de serem vistas como prejudiciais aos sindicatos que o ajudaram a vencer nos Estados do chamado cinturão da ferrugem (região tradicionalmente industrial dos EUA).

É esperado que suas prioridades comerciais se concentrem em trabalhar com os aliados para pressionar a China e forçar mudanças na Organização Mundial do Comércio (OMC).

Voltar ao que era à Parceria Transpacífico pode não acontecer no curto prazo.

Os sindicatos e os progressistas que apoiaram a eleição de Biden têm sido céticos em relação aos acordos de livre-comércio, e representantes desses grupos estão presentes em sua equipe de transição. Eles podem defender certas medidas de proteção a indústrias vulneráveis, como aço e alumínio.

Se Biden decidir se reconectar com a Ásia-Pacífico, isso pode funcionar como um contrapeso em relação à China.

Como afeta a América Latina?

O comércio bilateral entre a Ásia e a América Latina tem crescido continuamente nas últimas décadas, mas a integração entre as duas regiões tem muito espaço para avanços e pode sofrer o impacto do novo acordo, afirmam analistas.

"No curto prazo, o RCEP pode causar algum desvio comercial, limitar o crescimento do comércio entre a América Latina e a Ásia", diz Jack Caporal, especialista em comércio do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS), com sede em Washington.

"No entanto, as regras comuns tornarão mais fácil para as empresas latino-americanas com presença na Ásia fazerem negócios lá", agrega Caporal. "Uma questão importante para os países latino-americanos é se eles buscarão uma integração com a Ásia individualmente ou em conjunto, como por meio da Parceria Transpacífico ou do Mercosul."

"Desde que o comércio entre a América Latina e a China explodiu, nos anos 2000, liderado quase exclusivamente pelo rápido crescimento da China e sua necessidade de matérias-primas, os países da região buscaram uma maior integração com a Ásia em geral, não apenas com a China, mas em particular com Japão, Coreia do Sul e Índia", diz à BBC News Mundo Cynthia Arnson, especialista do Wilson Center nas relações entre as duas regiões.

Arnson afirma que esse era o espírito da Parceria Transpacífico, agora dizimada na ausência dos Estados Unidos.

"A menos que o governo Biden retorne à Parceria Transpacífico, os países latino-americanos serão atraídos por uma maior participação de mercado na Ásia, que agora está representada pelo RCEP", acrescenta.

Nicolás Albertoni, professor da Universidade Católica do Uruguai e pesquisador associado do Laboratório de Política e Segurança Internacional da Universidade do Sul da Califórnia, acredita que há uma "desvantagem" para os países que não fazem parte desse tipo de mega-acordos.

"É fundamental que os países da América Latina (principalmente do Cone Sul) que não fazem parte batam à porta e peçam para fazer parte desses acordos", opina à BBC News Mundo.

E os efeitos para o Brasil?

O novo acordo deve afetar pouco a exportação de commodities brasileiras para a região, segundo especialistas em relações internacionais e comércio exterior ouvidos pela BBC News Brasil.

O professor de Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) Bruno Hendler destaca que o acordo "faz parte de uma disputa maior, entre EUA e China, por processos de integração regional que vão muito além da redução de tarifas comerciais".

Especialista em relações da China com o Sudeste Asiático e com a América Latina, Hendler pondera que os efeitos desse tipo de acordo levam anos para serem sentidos, principalmente porque muitos países tendem a usar salvaguardas para proteger setores econômicos mais frágeis.

"O reflexo mais imediato desse acordo é a tendência de elevação de competitividade dos países asiáticos pela integração nas cadeias globais de valor, que é um processo que vem acontecendo há décadas", diz Hendler.

Para o Brasil, ele diz, o impacto não deve ser tão significativo.

"O grande mercado asiático, que é o chinês, já tem acordo de livre-comércio com países que são concorrentes do agronegócio brasileiro. O novo acordo tende a oficializar uma série de acordos que já existiam - que alguns autores chamam de prato de espaguete, em referência a essas conexões. Vejo esse acordo como um 'upgrade' de uma série de acordos bilaterais e multilaterais que já existiam entre esses países. Então, no curto prazo, acho que o agronegócio brasileiro não será tão impactado porque já tem sido impactado há anos pelo acesso privilegiado que o Sudeste Asiático tem ao mercado chinês."

O presidente-executivo da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, espera um "impacto menor" para a exportação de commodities brasileiras.

"Tínhamos preocupação com o acordo anterior (TPP ou Parceria Transpacífico), em que os EUA, nosso grande concorrente na exportação de commodities, participavam e teriam muita vantagem. No acordo atual, o impacto para o Brasil em termos de commodities muda pouco, e em relação a produtos manufaturados já temos participação muito pequena, que continuará pequena enquanto Brasil não fizer reformas estruturais internas", diz Castro.

Especialista em geografia das relações internacionais, Gustavo Glodes Blum também diz que as correntes de comércio do Brasil com a região Ásia-Pacífico, baseada nas commodities, não serão alteradas. Ele destaca, no entanto, que o Brasil pode sentir efeitos de uma possível perda de mercado dos EUA por lá.

"O efeito mais relevante para nós talvez seja um aprofundamento da disputa por mercado, com os EUA aumentando esforços de penetrar no nosso mercado. A China cria, na prática, um mercado comum na região e isso vai prejudicar circulação de produtos americanos ali dentro", diz Blum.

O ex-secretário de Comércio Exterior do Brasil Welber Barral, que classifica o acordo como uma vitória da China, avalia que "pode haver algumas concessões tarifárias para países da região, que não vão abranger o Mercosul, e isso faz o Brasil perder vantagens tarifárias na região".

Barral destaca que o Mercosul terá que procurar avançar nos acordos com a Ásia. E também aponta que empresas brasileiras que eventualmente decidam se instalar em algum dos países abrangidos pelo acordo podem se beneficiar de uma plataforma de expansão na Ásia.

'Pouco ambicioso'

Embora o RCEP tenha sido uma iniciativa dos dez países da Associação de Nações do Sudeste Asiático, ele é visto por muitos como uma alternativa apoiada pela China à Parceria Transpacífico, um acordo que exclui Pequim, mas inclui muitos países asiáticos.

Doze nações, incluindo Chile, México e Peru, assinaram a Parceria Transpacífico em 2016, antes de Trump retirar seu país do acordo em 2017.

Sem os Estados Unidos, os demais países assinaram o Acordo Abrangente e Progressivo para a Parceria Transpacífica (CPTPP, na sigla em inglês). Embora inclua menos países, o CPTPP reduz as tarifas ainda mais do que o RCEP e inclui disposições sobre emprego e meio ambiente.

O ex-primeiro-ministro australiano Malcolm Turnbull criticou o novo acordo ao dizer que é desatualizado.

"Haverá alarde sobre a assinatura e entrada em vigor do RCEP, mas é um acordo comercial pouco ambicioso, não devemos nos enganar", disse Turnbull, que assinou a Parceria Transpacífico em nome de seu país.

Ativistas temem a falta de medidas para proteger os trabalhadores e o meio ambiente e que isso prejudique os agricultores e pequenos negócios em um momento em que eles já estão sofrendo devido à pandemia.

Diferenças à parte

Do lado positivo, o RCEP reúne países que costumam ter relações espinhosas, como China e Japão. Além disso, tanto Austrália quanto China estão aderindo ao acordo, apesar de relatos de que a China pode boicotar algumas importações australianas por causa de diferenças políticas.

"Você pode cooperar com alguém ou simplesmente odiá-lo, assim como as pessoas. O RCEP fez um trabalho impressionante ao se separar de outras disputas", diz Elms.

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

Data : 18/11/2020

IBAMA LANÇA TERMO DE REFERÊNCIA PADRÃO PARA COMPLEXOS DE ENERGIA EÓLICA OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 18/11/2020 - 20:00

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) lançou, nesta terça-feira (17), o Termo de Referência (TR) padrão para Complexos de Energia Eólica Offshore. Este TR traz o escopo do que o empreendedor deverá apresentar no seu estudo de impacto ambiental para atestar a viabilidade deste tipo de empreendimento de energia renovável, trazendo, assim, clareza e segurança para todo o processo.

De acordo com o diretor da Diretoria de Licenciamento Ambiental (Dilic), Jonatas Trindade, a padronização deste termo traz maior qualidade aos estudos e às análises ambientais, além de diminuir a insegurança jurídica. Segundo ele, a tipologia eólica offshore é inédita no Brasil, sendo que os primeiros projetos dessa tipologia estão sendo licenciados no Ibama.

“Esta padronização gerou um termo de referência mais qualificado, mais adequado a tecnologia que se pretende instalar por meio deste tipo de empreendimento, que poderá gerar emprego e renda para o nosso país. Além disso, garante maior proteção ambiental e pode atrair investimentos para o país, pois onde há transparência e regras bem definidas, há atrativos para investimentos, investimentos esses de projetos melhores do ponto de vista ambiental”, disse.

A elaboração do documento foi realizada no âmbito de uma parceria do Programa Diálogos Setoriais da União Europeia. O presidente do Ibama, Eduardo Fortunato Bim, agradeceu a parceria, que foi fundamental nas discussões, sobretudo, com os entes internacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2020

PRODUÇÃO DE BÚZIOS DEVE ALCANÇAR 2 MILHÕES DE BARRIS POR DIA

Da Redação OFFSHORE 18/11/2020 - 19:53



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200602-plataforma-petrobras.jpg>

Principal ativo da Petrobras, responsável atualmente por cerca de 27% da produção de óleo da companhia no Brasil, o campo de Búzios deve chegar ao final da década com a produção diária acima de 2 milhões de barris de petróleo por dia. Até lá, estarão operando no campo 12 unidades de produção, com a inclusão nos próximos anos de oito novos FPSOs ao atual quadro de 4 unidades já em

operação (P-74, P-75, P-76 e P-77).

A informação é do gerente executivo da Petrobras Marcio Kahn, que participou, nesta terça-feira (17), do 3º Fórum Técnico Pré-Sal Petróleo, promovido pela PPSA. “Búzios é um campo de grande valor e baixo custo”, definiu Marcio, no evento online, que reuniu profissionais do setor de petróleo e gás para discutir o cenário dos próximos dez anos no Polígono do Pré-Sal. Localizado na Bacia de Santos, o campo de Búzios produz atualmente cerca de 600 mil barris diários.

Segundo o executivo, as plataformas P-78 e P-79, previstas para iniciar operação em Búzios em 2025, representam a chamada nova geração de FPSOs de alta capacidade da companhia, incorporando as lições aprendidas nos FPSOs já instalados no pré-sal, incluindo aspectos de contratação e construção. Somadas, as duas novas unidades acrescentarão a capacidade de 360 mil barris por dia à produção do campo.

Também presente no evento, a gerente executiva de Libra, Mariana Cavassin, apresentou a tecnologia do HISEP Submarino, prevista para entrar em operação no campo de Mero 3 em 2024, e atualmente em fase de testes. O projeto pretende acelerar a produção do campo e aumentar o fator de recuperação, por meio da separação e da reinjeção submarina do gás com alto teor de CO2 produzido junto com o óleo. A executiva também destacou a contribuição da tecnologia para a mitigação dos impactos relativos à emissão de carbono, uma vez que o CO2 é reinjetado no reservatório a partir do leito marinho.

A executiva defendeu a extensão do contrato de partilha da produção, modelo regulatório válido para o campo de Libra, que prevê devolução do ativo em no máximo 35 anos. Segundo Mariana, a possibilidade de extensão do prazo, a exemplo do que ocorre no regime de concessão, reduziria incertezas para o desenvolvimento da produção e aumentaria a atratividade do setor. “A ideia é que um Projeto de Lei permita estender a atuação desse modelo, o que amplia a continuidade dos investimentos e diminui os processos de descomissionamento. O resultado é um ganho para todos: Petrobras, parceiros e sociedade”, ponderou. O Consórcio de Libra foi formado pela Petrobras (operadora, com 40%), Total (20%), Shell Brasil (20%), CNPC (10%) e CNOOC Limited (10%), no primeiro leilão do pré-sal em regime de partilha, em outubro de 2013, tendo a PPSA como gestora do contrato.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2020

APM TERMINALS REGISTRA RECORDES EM SANTA CATARINA E NO CEARÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/11/2020 - 19:52



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201118-porto-de-itajai-apm-terminal-zpmc-porteiner-caminhao-navio-hambug-sud.jpg>

A APM Terminals Pecém, no Ceará, alcançou dois recordes seguidos neste ano: setembro havia sido o melhor mês do terminal, com mais de 41 mil TEUs. Em outubro, o resultado foi superado, com 46.705 mil TEUs movimentados. No acumulado do ano até outubro, o Terminal de Pecém soma 309.051 mil TEUs, 7,9% acima de 2019.

Já no sul, o Terminal de Itajaí cresceu na casa dois dígitos em 2020, mantendo o ritmo dos últimos três anos. Até outubro, o terminal já havia operado mais de 457 mil TEUs, frente os 403 mil TEUs movimentados no mesmo período de 2019, um aumento de 13,4%.

A previsão é bater a marca de meio milhão de TEUs até dezembro. Assim como em Pecém, o terminal em Itajaí teve um mês com movimentação histórica em outubro, com 53.500 mil TEUs movimentados. No acumulado, de 2017 a 2020, o crescimento da APMT Itajaí passou de 200%.

Consolidação no Nordeste

O crescimento na região Nordeste deve-se à localização do porto para cadeia logística dos armadores e clientes finais, às linhas com navios maiores e com maior capacidade de carregamento, a alta do dólar e a recuperação econômica pelas datas especiais (blackfriday, natal, eventos final do ano).

Os volumes também vieram acompanhados de importantes avanços para APM Terminals Pecém, com o início do recebimento de navios de maior porte. Em agosto, o terminal recebeu o "MSC Shuba B", maior navio a atracar no estado, com 330 metros de comprimento por 48,2 metros de boca. A passagem do navio marcou também o início da temporada da safra de frutas do Ceará.

Uma novidade relevante foi a inauguração pelo Porto do Pecém do berço 10, que elevou a capacidade operacional do terminal portuário. "Ver os nossos guindastes percorrendo os novos trilhos foi um momento marcante para a APM Terminals Pecém. O novo berço 10 traz uma capacidade adicional de 300 metros, colocando o Pecém dentro de um seleto grupo de portos na América Latina que podem acomodar os navios New Panamax Vessels com calados de até 15,30 metros. O novo berço também otimizará o nosso sistema de janelas de atracação, reduzindo o tempo de espera no fundeadouro", pontua Daniel Rose, diretor superintendente da APM Terminals Pecém.

Com tudo, de acordo com o gerente comercial da APMT Pecém, André Magalhães, a recuperação de 2020 foi ainda maior do que imaginado: "Não esperávamos uma recuperação tão forte e tão rápida nesse início de 3º trimestre. A Cabotagem, com as suas seis linhas regulares em Pecém, resistiu bem aos impactos da Covid, consolidando-se como solução logística para a região", afirma.

André destaca também a importância da safra de frutas - como melão, melancia e a uva e manga do Vale de São Francisco - para os mercados de Estados Unidos e Europa como relevantes para os resultados. "Neste ano, crescemos 17% na exportação de mangas para o EUA e a APMT operou praticamente 70% de todo o mercado de exportação de mangas do Vale de São Francisco. Com relação ao melão, já estamos movimentando 100% acima do volume de 2020, graças aos navios maiores e ao grande comprometimento dos armadores com os clientes locais, evitando cancelamento de escala", afirma Magalhães.

A exportação reefer registrou um salto de mais de 70% em comparação com mesmo período do ano passado, com mais de 16.800 TEUs operados em 2020, contra 9.900 TEUs em 2019.

Sul em ascensão

Já em Itajaí (SC), a exportação de cargas congeladas e a retomada das importações no segundo semestre ditaram o ritmo do crescimento. Entre os 10 maiores portos do Brasil, a APMT Itajaí foi único com crescimento no sentido da importação, de acordo com o Datamar (dados até agosto).

Enquanto isso, no sentido da exportação, entre os 10 maiores do país, Itajaí ficou entre os quatro que tiveram aumento, sendo o que apresentou o maior percentual de crescimento, com 21%, segundo ainda o Datamar (dados até agosto).

O terminal de Itajaí celebrou em 2020 a inauguração da bacia de evolução do complexo portuário da região. Com a nova bacia, agora o terminal pode receber navios de até 350 metros de comprimento por 48 de boca. A obra coloca Itajaí definitivamente na rota dos navios gigantes que trafegam na costa brasileira. Ainda, com o aumento de movimentação, para melhoria da capacidade operacional, a APMT Itajaí realizou no segundo semestre do ano passado, investimentos em equipamentos de pátio (reach stackers) na ordem de mais de R\$ 14 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2020

PRESIDENTE DA FENOP PROPÕE REPENSAR CONTINUIDADE DA ALFÂNDEGA SOB CONTROLE DA RF

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 18/11/2020 - 19:46



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160818-greve-Aduana.jpg>

Arquivo

De acordo com Aquino, mundialmente a aduana não se conecta ao setor de arrecadação, mas a área de comércio exterior.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, afirmou, durante o Painel 2020 - Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística, promovido pelo Instituto Besc, nesta quarta-feira (18), que o país deveria repensar se a alfândega deve mesmo continuar sob o controle no Ministério da Economia e Receita Federal ou se deve passar para a área de comércio exterior do governo federal. Segundo ele, mundialmente a aduana não se conecta ao setor de arrecadação.

Ele entende que o país deva aproveitar o momento de mudanças ocorridas com aprovação da Lei n. 14.047/2020, que altera aspectos da chamada Lei dos Portos (Lei n. 12.815/13), para rediscutir que as plataformas logísticas externas aos portos possam ser direcionadas para uma gestão unificada sob responsabilidade do Ministério da Infraestrutura. De acordo com Aquino, é importante que as estruturas externas e internas – como as operacionais - ao porto tenham uma visão estratégica de infraestrutura, sendo assim geridas de forma integrada.

Aquino destacou o ganho que a nova legislação trouxe para o setor portuário, sobretudo por ter permitido à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) regulamentar outras formas de ocupação de áreas e atividades não previstas na Lei dos Portos. Essa abertura, segundo ele, possibilita a execução de atividades complementares no interior dos portos, como atividades industriais, por exemplo. Ele disse que porto teria a oportunidade fomentar outros negócios trazendo mais competitividade entre porto público e terminais privados.

“Isso permitirá ganho na atividade portuária, agregando valor e possibilitando que haja redução de custos, pois, realizando atividades industriais dentro dos portos reduz a mobilidade, por exemplo, além de gerar maior racionalidade na utilização nas instalações portuárias”, explicou Aquino. A visão de atração de negócios pode ser vista a parti da perspectiva de formação de cluster que, no Brasil, existem apenas em portos público como de Suape (PE), Pecém (CE), Sepetiba (RJ) e Açu (RJ).

Ele afirmou também que o modelo de gestão portuário no Brasil, que aplica apenas o conceito de LandLord Port, pois não há a devida autonomia, vem passando aos poucos por uma transição. No mundo, tal modelo evoluiu transformando-se em no que ele chamou LandLord Port Avançado. Neste, o gestor público portuário não se dedica apenas a administração, mas também a fomenta negócios, pensando nas atividades tanto de dentro quanto fora do porto organizado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2020

'PELA 1ª VEZ, PRODUTOR BRASILEIRO FOI MAIS COMPETITIVO QUE AMERICANO', DIZ MINISTRO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18/11/2020 - 19:45



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180705-soja-exportacao-porto-de-paranaqua.jpg>

Arquivo/Divulgação

Tarcísio de Freitas destacou que queda média de 11% no frete agrícola em 2020 permitiu maior competitividade para escoamento de grãos cultivados no Mato Grosso.

O ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas destacou, nesta quarta-feira (18), que, no ano de 2020,

o custo para escoar a soja produzida no estado do Mato Grosso para a China foi mais barato do que a logística de exportação do meio oeste norte-americano para o país asiático. Ele ressaltou que o frete agrícola no Brasil caiu, em média, 11% no período.

"Pela primeira vez, o produtor brasileiro foi mais competitivo do que o produtor americano", salientou Freitas, durante a solenidade de posse do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery. A cerimônia ocorreu na sede da agência, em Brasília, com transmissão simultânea.

Na ocasião, Freitas projetou que 2021 será o ano com mais de leilões do setor de infraestrutura, com previsão de mais de 50 ativos transferidos para iniciativa privada, contratações que somam mais de R\$ 70 bilhões de investimento. "Vamos atingir nossa meta de chegar ao chegar final de 2022 com R\$ 250 bilhões contratados", garantiu.

Até o final de 2020, o governo pretende realizar mais quatro leilões de arrendamento e publicar de seis editais e a consulta pública da desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Ele acrescentou que o estudo desestatização de Santos está avançando com velocidade. Segundo Freitas, o aumento de oferta de transportes fará com que os custos logísticos caiam. "Vamos deixar para trás a máxima de que somos eficientes da porteira para dentro e não somos eficientes da porteira para fora", afirmou.

Nery falou que o setor de infraestrutura será crucial para a retomada do crescimento econômico do país no período pós-pandemia. Segundo o diretor-geral da Antaq, o setor aquaviário precisa de investimentos para aumento de sua capacidade de movimentação de cargas e eficiência no transporte. Ele lembrou que a agência organizar os leilões junto ao ministério, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e Programa de Parcerias e Investimentos (PPI)

O diretor da Antaq, Adalberto Tokarski, destacou que a agência tem pela frente desafios com o novo marco regulatório da cabotagem, com a concessão de companhias docas e com uma nova política para a navegação fluvial. Ele salientou que Nery demonstrou sensibilidade para navegação interior, que tem cerca de 85% de seu tráfego na Amazônia. Tokarski também citou a necessidade de continuidade da outorga eletrônica para terminais privados. o diretor disse que a outorga da navegação levou desafio de proporcionar ao regulado outorga online de qualquer parte do país, o que possibilitou facilidade aos regulados e aceleração no tempo de outorga eletrônica.

Para Tokarski, a agência precisa caminhar para as modernidades que estão acontecendo no mundo, entre as quais a instalação de mecanismos inteligência virtual. "Os tempos de resposta da nossa agência são bastante elogiados, porém precisamos trabalhar muito mais na elaboração de dados que possam ser interagidos por toda sociedade, principalmente aquaviária e portuária, nunca esquecendo dos usuários", afirmou. Ele sugeriu a extensão do índice de desempenho ambiental (IDA) para empresas de navegação, arrendatários e operadores. Ele avalia que o IDA corrobora para boa gestão de autoridade portuária. O sistema hoje está consolidado para portos públicos e TUPs. Tokarski defendeu ainda a busca por um selo verde para navegação interior, em especial no transporte de passageiros.

Na solenidade, o diretor da Antaq, Francisval Mendes, destacou a qualificação do quadro técnico da autarquia e considerou que a agência não precisa e não aceita regular mais do que o necessário. "Regulação e fiscalização exageradas e desnecessárias significam entraves burocráticos, desestímulo a investimentos", disse Mendes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2020

SANTOS BRASIL ADQUIRE CARREGADORES PARA CARROS ELÉTRICOS NO TEV

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 18/11/2020 - 17:54



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201118-tev-terminal-de-veiculos-santos-brasil-automovel-carro.jpg>

Terminal será o único no Brasil a contar com esse tipo de equipamento

Os carros elétricos ainda são raridade no Brasil, mas uma tendência pelo seu menor impacto no meio ambiente. A Santos Brasil deu o primeiro passo para que o Terminal de Veículos (TEV) esteja pronto para receber automóveis desse tipo.

Signatária do Pacto Global, iniciativa da Organização das Nações Unidas (ONU) que mobiliza empresas para o avanço relacionado ao desenvolvimento sustentável, a Santos Brasil equipou o TEV com dois carregadores para carros elétricos: um fixo instalado em um totem e outro móvel, que será acoplado a um veículo da companhia para carregar automóveis que percam carga no momento do desembarque dos navios, evitando a necessidade de reboque. Com isso, o TEV passa a ser o único terminal de veículos do país a dispor deste tipo de equipamento.

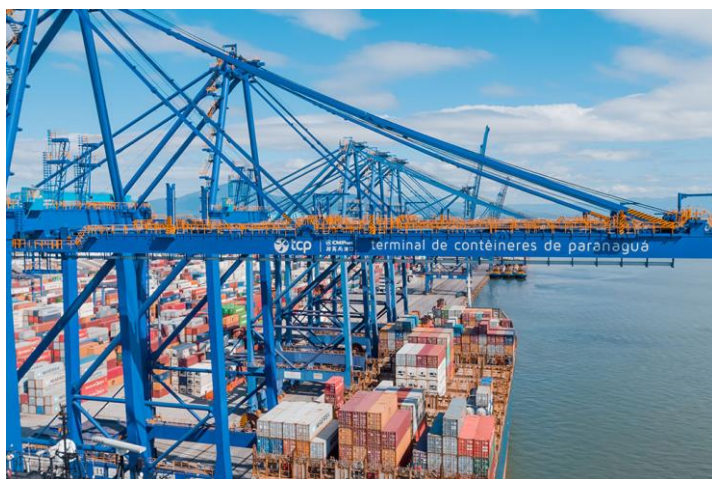
O relatório da Agência Internacional de Energia (AIE) estima que o número de veículos elétricos em uso em todo o planeta deve chegar a 10 milhões neste ano. A expectativa é de que a marca de 2,1 milhões de veículos elétricos vendidos em 2019 seja superada e que o segmento chegue a representar 3% do total do setor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2020

TEMPO DE AVANÇAR

Por Thomas Lima OPINIÃO 18/11/2020 - 09:29



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200930-tcp-terminal-de-conteneres-de-paranagua-porteiner-navio.jpg>

Perto de completar um ano desde que voltei para a TCP para assumir a diretoria Comercial e Institucional da empresa, avalio que vivemos um momento positivo e promissor. Nos últimos anos, a TCP investiu fortemente no seu crescimento, aumentando a sua capacidade operacional, com a ampliação da infraestrutura, aquisição de novos e modernos equipamentos, sistemas e que otimizaram processos e melhoraram

novas tecnologias baseadas em Inteligência Artificial ainda mais a nossa relação com o mercado.

Além disso, nosso time comercial vem realizando um trabalho de excelência, o que tem garantido a conversão de novas cargas para Paranaguá. Como resultado, nos oito primeiros meses de 2020, as exportações pelo terminal cresceram mais de 8% em relação ao mesmo período de 2019, o que coloca em segundo lugar nos rankings dos portos e dos terminais portuários por exportações no Brasil, divulgado recentemente pelo Datamar.

Temos vivido o resultado de um trabalho sério. Porém, há muitos outros desafios que precisam ser vencidos e resultados para serem alcançados. Como gestor, entendo que o maior deles é transformar a TCP em um operador de nível mundial, consolidado como o Hub Port da América do Sul, e a melhor opção logística tanto para brasileiros, quanto para a indústria de outros países como o Paraguai.

Sermos reconhecidos como o porto com maior e melhor portfólio intermodal do continente exigirá de nós um trabalho intenso de alinhamento entre diversos atores como governos estadual e federal, e autoridades portuárias, para juntos mitigarmos gargalos importantes como é a necessidade do aprofundamento do calado operacional, a execução do projeto para aprofundamento, além da melhoria do acesso rodoviário à cidade de Paranaguá.

Precisamos estar preparados, principalmente, neste momento em que observamos que a consolidação dos armadores e terminais portuários. Hoje, os principais armadores são donos de terminais portuários, acirrando ainda mais a competição. Ganha quem está preparado.

Apostando em um modelo de gestão moderno, também temos o compromisso de gerar impacto positivo em todo o litoral paranaense, transformando a região em um polo de oportunidades, desenvolvimento, inovação e sustentabilidade. Com isso, movimentamos a economia paranaense, gerando mais oportunidades de emprego e renda.

Pensamos grande, pois entendemos que a TCP é uma protagonista no que diz respeito ao comércio exterior brasileiro. Por isso, assumimos o compromisso de sermos facilitadores e liderança em projetos de logística em todo o estado. É tempo de avançar!

Thomas Lima é diretor Comercial e Institucional da TCP Terminal de Contêineres de Paranaguá

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2020

RELATOR SUGERE PRAZO MAIOR DE AFRETAMENTO A CASCO NU E MENOR INCIDÊNCIA DE AFRMM SOBRE FRETE

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 17/11/2020 - 20:44

Parecer do deputado Gurgel (PSL/RJ) propõe possibilidade de as empresas brasileiras habilitadas no BR do Mar financiarem até 100% dos seus projetos com recursos do FMM para construção em estaleiro nacional.

O deputado federal Gurgel (PSL/RJ) apresentou, nesta terça-feira (17), parecer sobre o texto original e emendas ao projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar). A comissão especial rejeitou cerca de 80 das quase 100 emendas apresentadas pelos parlamentares desde quando o governo apresentou o texto do programa de estímulo à cabotagem ao Congresso, em 13 de agosto, recebendo regime de urgência. A comissão também recomendou a inconstitucionalidade da emenda 23. A votação do PL consta na pauta da sessão extraordinária prevista para a tarde desta quarta-feira (18).

A comissão propôs um aumento do prazo previsto para a flexibilização do afretamento a casco nu, com suspensão de bandeira. A proposta é aumentar tal prazo para quatro anos a partir da data de início de vigência como forma de dar maior segurança jurídica e econômica ao atual arcabouço normativo do setor. O texto proposto estabelece datas específicas, mas que a comissão entendeu que seria de três anos. A comissão também acatou a emenda do deputado Paulo Ganime visando

maior segurança jurídica em relação à regulamentação dos limites de embarcações afretadas, sem que novos regulamentos prejudiquem situações jurídicas consolidadas.

"Algumas alterações foram propostas nas regras de flexibilização dos afretamentos presentes no texto original. Nossa avaliação é a de que estas regras constituem estrutura complexa que compõe um todo, com incentivos e hipóteses criadas após extenso debate técnico, e que, portanto, não deveriam ser modificadas", considerou o relator em seu voto. Outras emendas foram rejeitadas porque a comissão entendeu que eliminariam a busca pela harmonização das regras de indicação de diretores de agências reguladoras ou porque iam contra a multimodalidade.

O relator apresentou proposta de diminuição do percentual incidente sobre o frete a título de Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) da navegação de longo curso, fluvial e lacustre, igualando-o ao da cabotagem. A proposta foi apresentada em emenda pelo deputado Delegado Furtado e visa diminuir os custos para os setores afetados pelo projeto. Outra proposta acolhida prevê a destinação de parte do Fundo da Marinha Mercante (FMM) a projetos de programas do Comando da Marinha destinados à construção e reparos de embarcações em estaleiros brasileiros, conforme previsto na emenda da deputada Professora Dayane Pimentel.

A comissão também recomendou a possibilidade de as empresas brasileiras de navegação habilitadas no programa BR do Mar financiar até 100% dos seus projetos com recursos do FMM para a construção em estaleiro brasileiro de embarcações de interesse do desenvolvimento da marinha mercante, nos termos da emenda também da deputada Dayane Pimentel.

A comissão propôs ainda que o contrato de uso temporário de instalações portuárias, para atendimento de carga com mercado não consolidado, esteja previsto em uma única lei de regência, especificamente a redação aprovada pela Lei 14.047/2020, sendo retirada da redação do PL. A avaliação é que a Lei 14047 já trouxe alterações na Lei nº 12.815/2013, permitindo que a administração do porto organizado pactue com o interessado na movimentação de cargas com mercado não consolidado o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, dispensada a realização de licitação. Nove emendas sobre esse assunto foram rejeitadas.

A comissão também sugeriu a eliminação da exigência do certificado de livre prática realizada na navegação doméstica pela Anvisa, bem como outros entraves burocráticos ao desenvolvimento da cabotagem, entre os quais: a obrigatoriedade de apresentação de conhecimento de embarque e transporte apenas em papel e a forma que os tripulantes estrangeiros serão tratados nas questões migratórias. Sobre esse tema, o relator acolheu a emenda 26. Gurgel acolheu duas emendas de autoria do deputado Hugo Leal, no sentido de fortalecer a atuação da autoridade marítima.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/11/2020