

SENADO APROVA INDICAÇÃO DE EDUARDO NERY PARA O COMANDO DA ANTAQ

Auditor federal de Controle Externo do Tribunal de Contas da União (TCU) depende, agora, da nomeação

Por Fernanda Balbino



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.124017:1603313107/Eduardo-Nery-Machado-Filho.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=1e3ff8d&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.124017:1603313107/Eduardo-Nery-Machado-Filho.JPG?f=2x1&pf=1e3ff8d&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Em sabatina, Nery foi aprovado por 14 senadores e rejeitado por um parlamentar (Marcos Oliveira/Agência Senado)

Com 39 votos favoráveis e cinco contrários, o plenário do Senado aprovou a indicação do auditor federal de Controle Externo do Tribunal de Contas da União (TCU) Eduardo Nery Machado Filho para o cargo de diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Agora, o presidente da República, Jair Bolsonaro, deve nomeá-lo nos próximos dias.

A votação aconteceu na última terça-feira (20), uma semana após a indicação de Nery para o cargo. No dia anterior, o executivo foi sabatinado pelos senadores, sendo aprovado por 14 parlamentares e reprovado por um.

Na ocasião, ele destacou que a Antaq vai ter papel fundamental na organização de leilões de áreas portuárias, previstos para os próximos anos. Segundo ele, trata-se de um processo “complexo, rígido e moroso”.

“Os arrendamentos portuários levam em torno de 28 meses entre o início dos estudos técnicos preparatórios e o fim do processo, quando o operador, de fato, assume a área, podendo chegar a até cinco anos quando ocorrem judicializações. Por outro lado, para obter uma autorização de instalação de terminal de uso privado, leva-se em torno de 16 meses, em média” destacou, antes de ressaltar que tal diferença faz os portos públicos perderem espaço para os terminais de uso privado (TUPs).

Nery também reafirmou o compromisso com a estabilidade regulatória, com a governança, com a transparência, com a redução da burocracia e com a defesa da ampliação da concorrência. O executivo ainda destacou que irá trabalhar para estreitar relações entre a agência e o Congresso Nacional.

Para o indicado, a tarefa de regulação deve ser empreendida com prudência a fim de que sejam evitados entraves burocráticos desnecessários. Em relação à fiscalização, ele defendeu uma ação responsiva, em que o comportamento pregresso do prestador do serviço determina a frequência e a intensidade das atividades fiscalizatórias.

Aprovação

A sessão plenária foi secreta e contou com 45 senadores presentes. E apenas um parlamentar se absteve de votar.

O novo diretor-geral da Antaq vai ocupar a vaga que hoje é do substituto Francisval Mendes. O executivo é diretor da agência reguladora desde maio de 2017 e permanecerá na função até fevereiro do ano que vem.

Nery tem 49 anos e é engenheiro civil, pós-graduado em Auditoria de Obras Públicas pela Universidade de Brasília (UnB) e, em Orçamento Público, pelo Instituto Serzedello Corrêa (ISC) e pelo Centro de Formação, Treinamento e Aperfeiçoamento da Câmara dos Deputados (Cefor).

Desde 2000, é auditor federal do TCU e atuou, por cerca de 12 anos, no setor de infraestrutura do órgão. Exerceu, ainda, diversas funções, como assessor do ministro Bruno Dantas e chefe de gabinete do ministro Vital do Rêgo.

Nery também dirigiu a Ouvidoria do TCU por dois anos. E prestou assessoria técnica a comissões parlamentares de inquéritos instaladas no Congresso

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 22/10/2020

GOVERNO PREVÊ A CONTRATAÇÃO DE QUASE 51 MIL SERVIDORES NO ORÇAMENTO DE 2021

Impacto financeiro para repor as vagas está estimado em R\$ 2,4 bilhões



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.124130:1603382040/Governo-Federal-orcamento.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=da59f14&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.124130:1603382040/Governo-Federal-orcamento.jpg?f=2x1&pf=da59f14&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

A partir de 2022, custo anualizado para novas despesas sobe para R\$ 4,5 bilhões (Marcello Casal Jr/Agência Brasil)

Na contramão do que havia sido indicado pelo governo, a proposta de Orçamento enviada ao Congresso prevê a contratação de 50.946 servidores em 2021, em todos os Poderes. O impacto financeiro para repor essas vagas foi estimado em R\$ 2,4 bilhões, sendo R\$ 2,1 bilhões só no Executivo. A partir de 2022, o custo anualizado para manter essas novas despesas sobe para R\$ 4,5 bilhões.

As projeções constam também de nota técnica conjunta das consultorias de Orçamento e Fiscalização do Senado e da Câmara sobre o projeto – que ainda não tem data de votação.

A proibição de contratar novos servidores até o fim de 2021 havia sido incluída na lei complementar 173, que garantiu um alívio financeiro de R\$ 125 bilhões a Estados e municípios para o combate da covid-19.

Como contrapartida a essa ajuda, o ministro da Economia, Paulo Guedes, cobrou o congelamento dos salários até dezembro do próximo ano, com a justificativa de evitar que o dinheiro extra fosse usado para outras finalidades, como reajuste do funcionalismo em pleno ano eleitoral.

Pelo texto da lei, porém, a proibição para contratar novos funcionários vale salvo reposições decorrentes de vacâncias de cargos e contratações de temporárias para prestação de serviço militar. Como a legislação não diz em que tempo, ficou uma brecha jurídica.

Promoções de carreiras dos servidores também têm sido tentadas por meio desse artifício. O episódio mais recente envolveu os procuradores federais da Advocacia-Geral da União (AGU). A promoção de 606 procuradores de uma só vez acabou sendo suspensa após a repercussão negativa do anúncio.

Para o economista do Senado Leonardo Ribeiro, a lei foi feita às pressas e deixou brechas. Ele considera elevado o número de novas contratações, comparado à taxa de reposição das aposentadorias que o próprio governo tem projetado, em torno de 26%. “O número está elevado. Não tem transparência no cumprimento da legislação”, avalia. Ribeiro defende a regulamentação pelo governo da lei 173 para afastar dúvidas e insegurança jurídica.

Em nota, o Ministério da Economia afirmou que analisará “caso a caso” as solicitações de concursos públicos encaminhadas pelos órgãos à pasta. “Lembramos que o Ministério da Economia apenas autoriza o Orçamento para concurso. O agendamento e a realização do certame cabe a cada órgão”, afirmou.

Levantamento do próprio ministério prevê que 110.481 servidores podem se aposentar até 2025. A maior parte dessas aposentadorias (57.142) seria de servidores com nível intermediário, cuja taxa de reposição é cada vez mais baixa.

Gastos totais

O projeto de Orçamento de 2021 prevê R\$ 338,4 bilhões para gastos primários com pessoal e encargos sociais. O valor representa um acréscimo de 4,54% em relação ao autorizado para 2020, no valor de R\$ 323,7 bilhões. Esse crescimento é superior ao percentual de atualização do limite de despesas primárias previsto no teto de gastos – a regra que impede o crescimento das despesas acima da inflação.

Acrescentando as despesas financeiras (contribuição patronal para o regime próprio de Previdência do servidor), que somam R\$ 25,3 bilhões, o gasto total com pessoal em 2021 foi estimado em R\$ 363,7 bilhões – 5,36% superior ao total de despesas autorizadas para 2020.

As duas consultorias do Congresso apontam na nota técnica que só em 2023 pode-se esperar um desempenho fiscal comparável ao de 2018, com o rombo das contas do governo central reduzido a 1,75% do PIB – a previsão é que em 2021 o déficit seja equivalente a 3% de toda a riqueza produzida no País

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 22/10/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DEVE PUBLICAR EDITAIS PARA LICITAÇÃO DE ÁREAS EM VILA DO CONDE (PA) EM FEVEREIRO

Leilões devem acontecer ainda no primeiro semestre

A expectativa da ANTAQ é publicar os editais para as licitações de duas áreas no Porto de Vila do Conde (PA) em fevereiro. Os leilões deverão acontecer ainda no primeiro semestre do ano que vem. A área VDC10 será destinada à movimentação e armazenagem de granéis minerais. Já a VDC10A será destinada à movimentação e armazenagem de granéis líquidos, especialmente químicos do tipo soda cáustica. O prazo contratual de ambas será de 25 anos.

	VDC10
Receita Bruta Global	R\$ 6.835.552 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 503.185 k
Investimento Total (CAPEX e Retrofit)	R\$ 422.626 k
Despesa de Indenização	R\$ 210.645 k
Despesa Operacional Total	R\$ 1.857.414 k
Movimentação Total (t)	281.733 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 4.482,09 k
Valor de Remuneração variável por tonelada	R\$ 4,93
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem arrend.)	
TIR após o Imposto	11,7%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 885.188k

Abaixo, nas imagens, mais informações sobre os estudos das áreas:

<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/VDC-10-resultados-financeiros-768x519.png>

Audiência virtual

A ANTAQ realizou nesta quarta-feira (21) audiência virtual para obter contribuições visando ao aprimoramento dos documentos

técnicos e jurídicos para os arrendamentos das áreas em Vila do Conde. Os interessados puderam participar por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no “Whatsapp”. Os interessados



também puderam se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo “ZOOM”. Toda a sessão foi transmitida no canal da ANTAQ, no YouTube.

	VDC10A
Receita Bruta Global	R\$ 2.902.165 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 239.806 k
Investimento Total (CAPEX e Retrofit)	R\$ 148.751 k
Despesa de Indenização	R\$ 65.255 k
Despesa Operacional Total	R\$ 487.617 k
Movimentação Total (t)	33.259 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 2.400,8 k
Valor de Remuneração variável por tonelada	R\$ 22,39
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem arrend.)	
TIR após o Imposto	10%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 471.202k

<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/VDC-10-resultados-financeiros-768x519.png>

O diretor interino da ANTAQ, Joelson Miranda, destacou que a licitação dessas áreas contribuirá para a modernização das operações portuárias no Porto de Vila do Conde, para a ampliação da infraestrutura e para a facilitação do escoamento de cargas. Bruno Frota, assessor do diretor-geral substituto, Francisval Mendes, ressaltou a importância de “se colocar para frente mais esses arrendamentos, que são



de áreas estratégicas e compõem nosso Arco Norte”.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 21/10/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ESTIAGEM VOLTA A PREJUDICAR PRODUÇÃO EM SANTA CATARINA

Assessoria de Comunicação

O déficit hídrico já ultrapassa 700 milímetros neste ano em Santa Catarina e a escassez de chuvas volta a preocupar a produção agropecuária no Estado. O alerta é da Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Santa Catarina (Faesc) ao citar o desabastecimento das propriedades rurais e os prejuízos nas lavouras de milho como principais problemas enfrentados no momento.

O presidente José Zeferino Pedrozo resalta que a Federação está em contato com a Secretaria de Agricultura do Estado e com demais órgãos do Governo para buscar soluções e auxiliar os produtores rurais catarinenses. "A situação é muito preocupante. Muitos produtores estão tendo que investir na contratação de caminhões pipa para abastecer as propriedades e os que iniciaram o plantio de milho já têm prejuízos com a má germinação dos grãos, devido à falta de umidade no solo", detalha o dirigente.

De acordo com a Faesc, o mês de outubro e o período de primavera são historicamente marcados por chuvas no Estado, diferente do momento. A seca que se intensificou nos últimos meses acabou atrasando o plantio do milho – entre setembro e novembro - e está comprometendo as lavouras já semeadas. "Ainda não conseguimos mensurar os prejuízos, mas o relato dos produtores indica que não são pequenos", observa Pedrozo.

O problema mais grave é na região oeste, onde os produtores estão contratando caminhões pipas para assegurar o abastecimento de aves e suínos. O milho para silagem já foi plantado e, devido à estiagem, renderá menos volume do que o previsto para o ano. A soja, que tem plantio iniciado no final de outubro, também pode ser prejudicada, já que as previsões não indicam chuvas suficientes para os próximos meses.

Conforme o vice-presidente da Faesc, Enori Barbieri, a estimativa de área plantada no Estado para a safra é de 320 mil hectares de milho comercial e 220 mil hectares de milho para silagem. Segundo ele, a estiagem já comprometeu a produção catarinense.

"A previsão de colheita de 2,5 milhões de toneladas de milho na safra 2020/2021 em Santa Catarina certamente não será alcançada. O Estado terá que importar ainda mais milho no próximo ano", projeta

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 22/10/2020

NOVAS RELAÇÕES DOS ARRENDATÁRIOS DO PORTO DESESTATIZADO

Redação *Portogente*

O processo de planejamento envolve definir um plano de ações para atingir situação futura desejada

É oportuno o Webinar Semanal do Portogente (WSP), desta quinta-feira (22/10), para debater as "Novas relações dos arrendatários do porto desestatizado". A possibilidade dessa nova modelagem suscitar reavaliação do atual modelo jurídico de arrendamento se traduz numa negociação, que a atual administração do porto não tem a qualificação necessária, sequer para mediar uma transição suave.

The banner features the 'Portogente Webinar' logo in a green cloud on the left. To its right, the word 'apresenta' is written in white. In the top right corner, a yellow circle contains the text 'Agende: 22/10/2020 18h'. The main title 'Novas relações dos arrendatários do Porto desestatizado' is displayed in white on a blue background. Below the title, five circular portraits of speakers are shown, each with a blue circle containing their name and title. The background of the banner is a collage of port-related images.

Nome	Função
Carlos Magano	Mediador
Regis Prunzel	Pres do Sind Operadores Portuários/SP - SÓPESP
Mário Povia	Dir Gestão Portuária CDRJ
Roberto Teller	Dir de Operações Portuárias - Santos Brasil
Sérgio Paulo P. Aquino	Pres da Fed. Nacional Op. Portuárias - FENOP

https://portogente.com.br/images/Webinar_22_OUT2020_correto.jpeg

Assista

* **Webinar Perspectivas de Evolução do Porto de Santos: Novo PDZ e Estudos LPT/EPUSP**

<https://www.youtube.com/watch?v=HYea0pIT0YU>

tipos de produtos movimentados e suas demandas. Entretanto, compreender o funcionamento do modelo de administração implantado em uma instalação portuária e a sua maneira de operacionalização é um ponto comum a todos os arrendatários de áreas no porto. Em especial, entender o significado da tão propalada expressão mais Brasil e menos Brasília.

Há décadas que o Porto de Santos carece de uma Autoridade Portuária alinhada com a sua comunidade e com o foco devido no custo logístico. Consequentemente, uma situação geradora de insegurança jurídica e imprevisibilidade nas ações da Autoridade Portuária. Como se assistiu recentemente nos projetos anunciados e calados por falta de consistência. O antídoto é conectar os membros das instituições representativas com interesses em jogo.

Com participação plural e representativa, a sala deste webinar (WSP) será uma oportunidade para fazer da mudança de paradigma, anunciada pela desestatização, uma oportunidade. A começar por tratar as limitações, hoje impostas de forma desequilibrada pelo poder concedente. É um cipoal de questões que afetam a competitividade do produto nacional e provocam perda de oportunidade para investimentos. Isto precisa e pode mudar.

Para tanto, avulta o entendimento dessa complexa situação na construção de conclusões convergentes. Sem sombra de dúvida, e por tantas razões, mais uma vez a reforma portuária brasileira vai ser fundada no mais importante porto do Brasil. O Porto de Santos.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 22/10/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PETROBRAS SELECIONA STARTUPS PARA SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS A DESAFIOS DE SETOR

A Petrobras seleciona nesta quinta-feira, 22, e na sexta-feira, 23, candidatas a startups para dividir verba de R\$ 10 milhões para que apresentem soluções a desafios tecnológicos enfrentados pela indústria de petróleo e gás. Em parceria com o Sebrae, a empresa identificou 54 desafios de nove diferentes áreas – robótica, eficiência energética, catalisadores, corrosão, tecnologias digitais, redução de carbono, modelagem geológica, tecnologias de inspeção e tratamento de água.

A apresentação das startups para a banca avaliadora, formada por executivos da Petrobras, será realizada virtualmente. Os projetos vencedores poderão ser viabilizados de fato, com a implantação de testes em campo, por meio de um lote piloto ou serviço pioneiro.

“Como parte do desenvolvimento do ecossistema de inovação, estamos nos conectando com startups para acelerar a inovação dentro da Petrobras, buscando ideias criativas que possam contribuir para o alcance de soluções que gerem valor para a companhia”, afirma o diretor de Transformação Digital e Inovação da Petrobras, Nicolás Simone, segundo comunicado divulgado pela empresa.

As startups selecionadas na primeira etapa do edital, em julho, receberam, durante dois meses, mentoria de especialistas da companhia e do Sebrae para que aprimorassem o plano de trabalho e os modelos de negócio. As candidatas também receberam assessoria e treinamento para a atual fase de seleção, na qual serão definidas as vitoriosas. A previsão é de que a lista das vencedoras seja divulgada no próximo dia 30.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 22/10/2020

PIX SERÁ OPÇÃO PARA RECOLHIMENTO DE CONTRIBUIÇÕES AO INSS, DIZ DIRETOR DO BC

Crédito: Arquivo/Agência Brasil



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/10/inss-agencia-agb-418x235.jpg>

BC assinou mais um acordo de cooperação para uso de Pix em pagamentos, desta vez com a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)

O diretor de Organização do Sistema Financeiro, João Manoel Pinho de Mello, afirmou nesta quinta-feira que o Pix – o sistema brasileiro de pagamentos instantâneos – será uma opção para o recolhimento de contribuições ao INSS. Segundo ele, o BC assinou mais um acordo de cooperação para uso de Pix em pagamentos, desta vez com a Secretaria Especial de Previdência e Trabalho.

O BC já havia firmado anteriormente acordos com o Tesouro Nacional e com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Por meio deles, usuários poderão pagar contribuições e contas de luz, por exemplo, por meio do Pix.

O Pix é um sistema que permitirá pagamentos e transferências 24 horas por dia, 7 dias por semana, todos os dias do ano. O processo de cadastramento das chaves no sistema pelos clientes começou em 5 de novembro. Conforme Pinho de Mello, em 12 dias começará o período de operações restritas.

Em 16 de novembro, o sistema começará a funcionar. A chave de usuário é um identificador de contas: o cliente pode cadastrar um número de celular, e-mail, CPF, CNPJ ou um EVP (uma sequência de 32 dígitos a ser solicitado no banco). Por meio da chave, será possível receber pagamentos e transferências.

A chave é um “facilitador” para identificar o recebedor, mas não é indispensável para receber um Pix.

De acordo com o diretor, até o meio dia de hoje 48,5 milhões de chaves já haviam sido cadastradas. Um total de 762 instituições já foram aprovadas para ofertar o Pix em novembro.

“Temos até o momento 43 reclamações de cadastro indevido no Pix”, afirmou Pinho de Mello.

Segundo ele, o baixo número de reclamações é uma indicação do quanto o sistema é seguro. “O Pix é tão seguro ou mais seguro que os demais meios de pagamentos digitais”, disse.

Pinho de Mello participou nesta tarde, por videoconferência, da abertura do Fórum Pix, promovido pelo Banco Central.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 22/10/2020

PETRÓLEO FECHA EM ALTA, CORRIGINDO PARTE DAS PERDAS, COM ESPERANÇA POR PACOTE

Os contratos futuros de petróleo venceram o dólar forte e fecharam em alta nesta quinta-feira, 22, em processo de correção após robustas perdas da véspera. A renovada esperança por uma nova rodada de estímulos fiscais nos Estados Unidos ajudou a impulsionar as cotações, também favorecidas por especulações sobre possível continuidade dos cortes na produção global da commodity.

Na New York Mercantile Exchange (Nymex), o barril do WTI com entrega prevista para dezembro subiu 1,52%, a US\$ 40,64. Na Intercontinental Exchange (ICE), o contrato do Brent para o mesmo mês avançou 1,75%, a US\$ 42,46 o barril.

O foco dos mercados financeiros segue voltado a Washington, onde governo e oposição negociam uma nova legislação de alívio econômico. A presidente da Câmara dos Representantes americana, Nancy Pelosi, manteve hoje tom otimista de que um acordo pode ser aprovado antes da eleição, apesar da resistência de parte da bancada republicana, preocupada com o avanço do déficit orçamentário.

Após as declarações da deputada, investidores foram em busca de ativos com mais risco envolvido, como ações e petróleo. No caso da commodity, há o suporte da expectativa para que a Organização dos Países Exportadores de Petróleo, junto com aliados (Opep+), mantenha cortes na produção para além deste ano, em um esforço para garantir o equilíbrio entre oferta e demanda.

Conforme noticiou a Bloomberg, o presidente da Rússia, Vladimir Putin, afirmou que o país não descarta adiar os aumentos na oferta de petróleo programados pelo grupo. “Não descartamos a possibilidade de manter as atuais restrições à produção, ou de não retirá-las tão cedo quanto planejamos anteriormente”, declarou.

Chefe de pesquisa econômica do Julius Baer, Norbert Rucker reconhece que, no curto prazo, as perspectivas para o setor são desafiadoras, diante da segunda onda de casos de coronavírus na Europa. No entanto, ele acredita que, em um horizonte mais longo, a tendência é de que a recuperação do consume ganhe força. “Achamos que, chegando ao ano que vem, o processo de normalização deve conquistar mais velocidade”, ressalta, em relatório a clientes.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 22/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

AVANÇOS E OPORTUNIDADES PARA O MERCADO DE BODIESEL DIANTE DO NOVO CENÁRIO DOWNSTREAM, POR DANIELLE ORNELAS E MARISA BARROS

Por epbr - 22 de outubro de 2020 - Em Artigos e opinião, Colunistas, Sim, elas existem

Desde o início do Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel (PNPB), a comercialização de biodiesel é realizada obrigatoriamente por meio de leilões públicos, realizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). A Petrobras, detentora de quase a totalidade da capacidade de refino de petróleo no País, é responsável pela ferramenta que operacionaliza os certames. Ademais, atua como intermediária entre produtores de biodiesel e distribuidores de combustíveis, no que se refere às operações de compra e venda, exercendo papel central no atual modelo de comercialização.

O PNPB, baseado nos leilões com a participação da Petrobras, foi fundamental para o desenvolvimento do mercado de biodiesel, que conquistou seu lugar na diversificação da matriz energética brasileira, evitando importações de óleo diesel, contribuindo para a redução das emissões de gases que causam o efeito estufa (GEE) e na transição energética para uma economia de baixo carbono.

Hoje, o país conta com um parque de produção de biodiesel robusto, com capacidade ociosa de 33%, com teor obrigatório de 12% e previsão de alcançar 15% em 2023. Ao longo dos anos, criaram-se as condições estruturais de atendimento do teor de mistura obrigatória, sem a dependência da importação desse biocombustível.

Em que pese a importância dos leilões na história da consolidação do biodiesel no país, a nova estratégia de negócios da Petrobras traz a necessidade de alterações do modelo atual. A Petrobras incluiu em seu projeto de desinvestimentos oito refinarias que deverão ser alienadas até dezembro de 2021, conforme acordo firmado entre a empresa e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Além disso, a companhia expressou o interesse em deixar de atuar na comercialização de biodiesel.

Nesse sentido, o Comitê Técnico Integrado para o Desenvolvimento do Mercado de Combustíveis, demais Derivados de Petróleo e Biocombustíveis (CT-CB), grupo interministerial instituído por meio do Decreto nº 9.928/2019, e o principal instrumento para execução dos trabalhos da iniciativa Abastece Brasil, liderada pelo Ministério de Minas e Energia, priorizou e estudou a comercialização de biodiesel.

O objetivo do trabalho do CT-CB foi avaliar o modelo atual e sua aderência ao novo cenário downstream e ao estágio de desenvolvimento do mercado de biodiesel, propondo aprimoramentos regulatórios e sinalizando as ações necessárias para implementação de um novo modelo.

Foram analisados aspectos regulatórios de cinco hipóteses, os quais não foram exaustivos e não impossibilitam de serem estudadas outras opções pela ANP para o devido tratamento regulatório. O estudo sugeriu um novo modelo baseado em homologação de contratos pela agência em substituição aos leilões públicos.

A conjuntura mostrou a premência de um modelo, mais adequado ao panorama e às necessidades do mercado. Ao se observar a experiência internacional como fonte de aprendizado e inspiração para o Brasil, não foi identificado outro país que empregue a comercialização de biodiesel por meio de leilões públicos.

Mesmo após recentes alterações da Portaria MME nº 311/2018, o setor segue apontando a necessidade de aperfeiçoamentos da regra via leilões públicos. A rigidez inerente ao modelo vigente dificulta o atendimento das demandas correntes do mercado em tempo hábil e incorre em custos para a Administração Pública Federal.

Foram identificados aprimoramentos regulatórios com potenciais resultados positivos para o bem-estar do consumidor, levando a uma proposição que observe tanto o ponto de vista concorrencial como também os prismas da garantia do abastecimento, de proteção dos interesses do consumidor e da política pública de biocombustíveis. Em todo caso, a ANP possui um rito regulatório que inclui instrumentos, como consulta prévia, consulta pública, audiência pública e Análise de Impacto Regulatório (AIR), por meio do qual poderão ser analisadas de forma detalhada opções para o problema regulatório.

O estudo destacou a necessidade de atendimento ao art. 3º da Lei nº 13.033/2014, que estabelece a obrigação do Poder Executivo de garantir a participação prioritária de biodiesel produzido necessariamente a partir de matérias-primas oriundas de agricultura familiar. Atualmente, há uma regra de obrigatoriedade de os distribuidores adquirirem nos leilões públicos o mínimo de 80% de biodiesel oriundo de plantas produtoras detentoras do Selo Combustível Social (SCS), que visa a observância desse dispositivo legal. Foi ponderado que o cenário de homologação prévia de contratos de fornecimento pela ANP não invalida o atendimento ao legal, inclusive por intermédio da manutenção da regra vigente. Por outro lado, o trabalho levantou a hipótese de que a regulamentação do disposto na lei poderia ser realizada de forma mais eficiente do que a atual, recomendando a criação de grupo de trabalho para o desenvolvimento de um estudo dedicado ao tema.

Não foi constatada necessidade de ajustes na estrutura de tributação para implantação de um novo modelo de comercialização baseado em contratos bilaterais homologados pela ANP. De acordo com a Lei nº 11.116/2005, os impostos federais (PIS/PASEP e COFINS) incidem sob o produtor e, portanto, não é prevista a alteração do sujeito passivo na relação tributária. Em relação aos impostos estaduais, tampouco foram observadas exigências de alterações normativas, sendo inclusive o biodiesel previsto no mesmo ato que o etanol, o Convênio ICMS nº 110/2007. Com relação ao monitoramento da qualidade do biodiesel e óleo diesel B, bem como a fiscalização do teor de mistura obrigatório, dentre outros parâmetros, verifica-se que a ANP dispõe de diversos instrumentos para realização dessas atividades, que funcionam de forma independente do modelo de comercialização de combustíveis. Embora não tendo sido identificado óbice à alteração sugerida, a Agência, visando a melhoria regulatória, poderá adotar novas ferramentas ou aperfeiçoar as existentes.

No modelo proposto, não há vedação à importação de biodiesel. Contudo, a opção de manutenção da obrigatoriedade de os distribuidores adquirirem pelo menos 80% de biodiesel de produtores detentores de SCS permite a concorrência de biodiesel importado com a produção nacional no limite de 20% do mercado.

Considerando as diretrizes de boas práticas de governança, previsibilidade, segurança jurídica e regulatória, em caso de mudanças no sistema de comercialização, é imprescindível que haja um período de transição. As adequações do arcabouço regulatório vigente devem ser conduzidas com tempo suficiente para realização das análises de impacto regulatório pertinentes de forma criteriosa, com base num diálogo profícuo e transparente com todos os segmentos da sociedade e em prol do interesse público.

Pelo exposto, recomendou-se que as alterações inerentes ao modelo proposto fossem priorizadas na agenda regulatória da ANP e que seu início ocorresse até 1º de janeiro de 2022, atendidas as premissas de qualidade regulatória e previsibilidade para o setor. Durante o período transição, entendeu-se como mais adequado para a segurança do abastecimento que a comercialização de biodiesel siga ocorrendo por meio dos leilões públicos, consonante ao arcabouço regulatório vigente.

O segmento de downstream no Brasil vive um momento ímpar na sua história. Esse momento de transformação se constituiu como força motriz para a reflexão sobre o atual modelo de

comercialização de biodiesel e oportunidade de implementação de melhorias. Um novo modelo de comercialização de biodiesel baseado na livre negociação entre produtores de biodiesel e distribuidores de combustíveis, com a homologação prévia de contratos pela ANP, possibilitará redução de custos de transação e regulatórios, desburocratização, promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência com potencial de propiciar ganhos significativos de bem-estar para a sociedade.

Danielle Lanchares Ornelas é coordenadora-geral de Refino, Abastecimento e Infraestrutura do Departamento de Combustíveis Derivados de Petróleo, da Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, do Ministério de Minas e Energia. Especialista em Regulação da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). No segmento downstream, atuou na Superintendência de Refino e Processamento de Gás Natural (SRP) e na Superintendência de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos (SBQ). Trabalhou nas empresas Prosint e Chemtech. Doutora pelo Programa de Planejamento Energético (PPE) do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Especialista em Processo Downstream pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ). Engenheira Química pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Marisa Maia de Barros é diretora do Departamento de Combustíveis Derivados de Petróleo (DCDP) da Secretaria de Petróleo e Gás (SPG) no Ministério de Minas e Energia (MME). Anteriormente, ocupou o cargo de Coordenadora-Geral de Refino, Abastecimento e Infraestrutura no mesmo Departamento. Egressa da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), desenvolveu estudos prospectivos da matriz energética brasileira na Superintendência de Estudos Econômicos (SEE). Trabalhou na Superintendência de Petróleo (SPT), onde realizou estudos técnicos associados à oferta de derivados de petróleo para subsidiar o planejamento energético nacional. Trabalhou nas empresas Refinaria de Petróleos de Manguinhos e Shell Brasil. Doutora pelo Programa de Planejamento Energético (PPE) do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Engenheira Química pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 22/10/2020

CONFEDERAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DEFENDE REDISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES, CONTRA ACORDO PROPOSTO PELOS PRODUTORES

Por Guilherme Serodio 2- 1 de outubro de 2020 - Em Judiciário, Royalties

A Confederação Nacional dos Municípios (CNM) defendeu esta semana no Supremo Tribunal Federal (STF) a redistribuição dos royalties do petróleo entre todas as cidades e estados do país, independente de serem ou não produtores.

A CNM se manifestou no STF contrariamente ao acordo proposto por Espírito Santo e o Rio de Janeiro no julgamento da ADI 4917. Os estados produtores tentam preservar as receitas dos campos já contratados e que a redistribuição entre em vigor apenas para os contratos de exploração e produção assinados após a decisão do STF.

A ADI, que questiona a redistribuição prevista na lei 12.734/2012, foi protocolada pelo governo do Rio em 2013. A proposta feita pelo governo capixaba no começo do ano é uma tentativa de evitar o julgamento pelo plenário do tribunal e o risco de derrota dos estados produtores.

A Secretaria de Fazenda do Rio afirma que uma decisão desfavorável poderia provocar um rombo de até R\$ 57 bi nos próximos cinco anos nos cofres fluminenses. No Espírito Santo, o governo estima que a redistribuição pode retirar R\$ 18,4 bilhões dos recursos estaduais se a decisão for retroativa a 2013.

A CNM classifica a proposta de acordo como uma tentativa de preservar o status quo e que a premissa de que a nova lei dos royalties não pode ser aplicada aos contratos previamente estabelecidos é “integralmente equivocada”.

A associação é presidida pelo ex-prefeito de Saldanha Marinho (RS), Glademir Aroldi.

Contra o argumento dos estados produtores, a CNM cita que a própria lei sancionada em 2012, pela então presidente Dilma Rousseff, estabeleceu um prazo de transição de sete anos, durante os quais as porcentagens de royalties e participações especiais atribuídas aos estados e municípios confrontantes seriam gradualmente reduzidas.

De acordo com a CNM, o acordo sugerido implica a submissão de apenas 0,15% da produção de petróleo nacional aos novos critérios de distribuição e cita que a consequência do acordo seria o equivalente a renunciar ao objeto de análise constitucional em questão na ADI.

Sem poder para aceitar ou não a sugestão de acordo, a CNM conclui sua manifestação sugerindo que os demais estados da federação não acatem com os termos propostos e aponta que voltará a se manifestar contrariamente em data mais próxima ao julgamento, marcado para o dia 3 de dezembro.

A definição da data para a retomada do julgamento foi tomada pelo ministro Luiz Fux no dia de sua posse como atual presidente do STF.

Em novembro do ano passado a relatora do caso, ministra Cármen Lúcia, havia solicitado a exclusão da ADI da pauta do tribunal por 120 dias para que os estados tentassem um acordo que evitasse o julgamento.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 22/10/2020

ENAUTA TEM R\$ 2 BILHÕES PARA RESTAURAR SEU PORTFÓLIO E ADQUIRIR NOVOS CAMPOS

Por epbr - 22 de outubro de 2020 - Em Mercado offshore, Newsletter Comece seu Dia

*Editada por Gustavo Gaudarde
gustavo.gaudarde@epbr.com.br*

em jogo

A Enauta tem R\$ 2 bilhões para restaurar seu portfólio e adquirir novos campos, disse o novo presidente da empresa, Décio Oddone, que assumiu o cargo em setembro, em substituição a Lincoln Guardado.

— A companhia vendeu neste ano sua participação no campo de Manati, na Bacia de Camamu, na Bahia, e está aberta a oportunidades em águas rasas e áreas terrestres, além de seus investimentos em águas profundas, com preferência por ativos em que possa ser a operadora.

— “A missão agora é restaurar portfólio”, disse Oddone, que assumiu o comando da Enauta após atuar por quatro anos como diretor-geral da ANP.

— A Enauta pretende perfurar o primeiro poço em seus nove blocos em parceria com Exxon Mobil e Murphy Oil no segundo semestre de 2021, acrescentou o executivo. As áreas ficam em águas profundas de Sergipe, onde a Petrobras fez importantes descobertas de gás e óleo leve. Reuters

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, defendeu que o modelo de concessão é “o mais adequado para os campos [de petróleo e gás] que temos” e será o regime de contratação de novas áreas de exploração no país, assim que o projeto que acaba com o polígono do pré-sal for aprovado no Senado Federal.

— O projeto de lei 3178/2019, do senador José Serra (PSDB/SP), autoriza o governo federal a leiloar blocos pelo regime de concessão no polígono do pré-sal, área criada pela lei do pré-sal, de 2010, em que é obrigatória a contratação pelo regime de partilha de produção. epbr

O edital de privatização da ES Gás, distribuidora de gás natural canalizado do Espírito Santo, deve ser divulgado até o final do primeiro semestre de 2021, segundo o governador do estado, Renato Casagrande. O governador não quis comentar valores projetados de arrecadação com a

distribuidora, mas a expectativa é que a aprovação do novo marco regulatório do gás natural valorize o ativo. Valor

O que dizem os novos diretores da ANP. As questões ambientais vêm transformando os combustíveis fósseis em uma espécie de vilão global, avaliou o diretor-geral aprovado para a ANP, Rodolfo Saboia.

— Acredita que o país precisa ser ágil e inteligente se quiser transformar suas reservas de petróleo e gás em riqueza e prosperidade para os brasileiros, defendeu na sabatina. epbr

— Symone Araújo defendeu que a agência tem o dever de buscar soluções para novas regiões do país entrem no mapa da exploração e produção de petróleo. “É de grande valia para o Brasil que a gente avance em novas fronteiras. Não conhecemos o potencial de nossas bacias. Utilizamos um potencial na casa de menos de 5%”

— Respondia ao senador Lucas Barreto (PSD/AP) sobre a desistência da Total participar da exploração de petróleo e gás na Bacia da Foz do Amazonas, no Amapá. epbr

O consumo de combustíveis pela frota de veículos leves do Brasil registrou em setembro a menor retração mensal na comparação com 2019 desde o início da pandemia de coronavírus, disse nessa quarta (21/10) a União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica).

— Segundo dados preliminares da ANP compilados pela Unica, o consumo de combustíveis do ciclo Otto (gasolina e etanol) atingiu 4,32 bilhões de litros em setembro, queda de 1,9%.

— As vendas de gasolina C tiveram aumento de 1,2% no ano a ano e de 6,6% ante agosto. Já o consumo de etanol hidratado registrou avanço de 8,7% frente a agosto, atingindo 1,7 bilhão de litros.

— As vendas de etanol hidratado somaram 13,74 bilhões de litros nos nove primeiros meses de 2020, o que a Unica destacou como “a segunda maior demanda na série histórica para o período”. Já o consumo de gasolina totaliza 25,49 bilhões de litros no período.

— No acumulado do ano, a comercialização de combustíveis do ciclo Otto totaliza queda de -16% para o etanol e de -9,1% para a gasolina. Reuters

Os preços do petróleo recuaram nessa quarta (21), após dados de estoques nos EUA indicarem o enfraquecimento da demanda por combustíveis em meio a um aumento no número de casos de Covid-19 no mundo.

— Os estoques de óleo nos EUA tiveram queda de 1 milhão de barris na semana até 16 de outubro, atingindo 488,1 milhões de barris, mas as reservas de gasolina aumentaram.

— Os contratos futuros do Brent fecharam em queda de 3,3%, a US\$ 41,73 por barril, enquanto o WTI recuou 4%, para US\$ 40,03 o barril. Investing.com, com Reuters

A Aneel abriu a primeira consulta pública sobre as usinas híbridas, que combinam duas ou mais fontes de energia, e associadas. A consulta termina em 4 de dezembro e envolve o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) que será elaborada pelas áreas técnicas da Aneel.

— O relatório aponta possíveis alterações na emissão das outorgas de geração, na aplicação dos descontos na Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD) e do Sistema de Transmissão (TUST). O documento aborda ainda o corte automático de geração, a implantação dos Sistemas Especiais de Proteção e mudanças na contratação do uso do sistema de transmissão. Aneel

O Cade homologou o acordo de R\$ 1,22 milhão com a Light Energia e o CG I Fundo de Investimento em Participações Multiestratégia (CG I FIP) por terem consumado operação de aquisição de todas as ações da Light na Renova Energia pelo fundo sem autorização prévia da autarquia.

— A operação foi fechada em 15 de outubro de 2019, com publicação de notícia pela Light, mas a comunicação ao Cade ocorreu duas semanas depois, em 29 de outubro. O negócio foi aprovado sem restrições pelo órgão em novembro de 2019.

O Ministério de Minas e Energia (MME) autorizou a Esfera Comercializadora de Energia a importar e exportar energia elétrica interruptível da Argentina e do Uruguai. A autorização foi dada pela Portaria no 378, de 19 de outubro, com vigência até 31 de dezembro de 2022. Para a Argentina, a portaria estabelece um limite de até 2.250 MW de potência, enquanto para o Uruguai o limite total de potência é de 570 MW.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 22/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

'GOVERNO FEDERAL NÃO AUMENTOU IMPOSTOS DURANTE A PANDEMIA E NÃO AUMENTARÁ QUANDO ELA NOS DEIXAR', DIZ BOLSONARO

Na sexta-feira passada, ministro voltou a defender o novo imposto, que críticos comparam à antiga CPMF

Por Victor Farias

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta quinta-feira que não haverá aumento de impostos após a pandemia. A declaração foi dada durante cerimônia de formatura de novos diplomatas do Itamaraty, no Ministério das Relações Exteriores.

— Estamos simplificando impostos. O nosso país, Paulo Guedes, o governo federal não aumentou impostos durante a pandemia e não aumentará quando ela nos deixar — comentou, citando o ministro, que também estava presente no evento.

Na sexta-feira passada, um dia depois de dizer que “talvez desista” de implementar o imposto sobre transações financeiras e pagamentos eletrônicos, o ministro recuou e voltou a defender o novo imposto, que críticos comparam à antiga CPMF. O ministro costuma dizer, no entanto, que não se trata da criação de novos impostos isoladamente, mas de uma substituição tributária para bancar a desoneração na folha de pagamento das empresas.

Na ocasião, Guedes disse que era preciso um novo imposto para reduzir os tributos sobre a folha de pagamento e rechaçou a comparação com a CPMF. Para Guedes, enquanto não houver solução melhor para desonerar a folha, é preciso insistir no novo tributo sobre transações.

— Bem, porque você acha que estamos pensando nessa merda? Você acha que liberais gostam de impostos? Ou de criar novos impostos? De forma alguma! Tem apenas uma razão para se pensar nisso. É porque tem um imposto ainda pior em operação hoje — disse, acrescentando: — Então, enquanto as pessoas não aparecerem com uma solução melhor, eu prefiro a segunda melhor que é esse imposto de merda.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 22/10/2020

'NÓS TEMOS QUE LUTAR POR AQUILO QUE É NOSSO, NÓS NÃO PODEMOS CEDER', DIZ BOLSONARO A DIPLOMATAS SOBRE A AMAZÔNIA

Presidente afirmou nesta quinta-feira a diplomatas que eles são "instrumento" para mostrar ao mundo que o "Brasil está fazendo o que é certo"

Por Victor Farias



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24700577-606-5ca/FT1086A/652/x79875180_BRASILBrasiliaBSB_PA14-11-2018PAO-presidente-eleito-Jair-Bolsonaro-anuncia.jpg.pagespeed.ic.CDZE3lfevE.jpg

Jair Bolsonaro e Ernesto Araújo Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta quinta-feira a diplomatas que eles são "instrumento" para mostrar ao mundo que o "Brasil está fazendo o que é certo" e que é preciso "levar a verdade lá para fora" sobre a Amazônia. As declarações foram dadas durante formatura de alunos do Instituto Rio Branco.

O presidente citou a viagem que o governo planeja fazer com embaixadores na Amazônia no começo de novembro. Segundo o presidente, os representantes dos países não irão ver "nada queimando ou sequer um hectare de selva devastada".

— Jovens formandos, precisamos que vocês levem a verdade lá para fora. Quando se fala da nossa Amazônia, estamos ultimando uma viagem Manaus-Boa Vista, onde convidaremos diplomatas de outros países, para mostrar, naquela curta viagem de uma hora e meia, que não verão nada queimando ou sequer um hectare de selva devastada — disse.

O presidente também afirmou que "não é fácil estar do lado da verdade", mas que a verdade o trouxe aqui e irá libertar o Brasil. Em seguida, afirmou que o seu governo está fazendo reformas na economia e não tem casos de corrupção.

— O que mais nós precisamos é da verdade. Não podemos nos deixar vencer pela falsa narrativa, o mundo sempre esteve em guerra, nem que seja apenas nas comunicações. Não é fácil estar do lado da verdade, mas a verdade me trouxe até aqui, e a verdade libertará o nosso país, e os senhores são instrumento disso precisamos cada vez mais que os senhores mostrem ao mundo que o Brasil está fazendo o que é certo — disse, acrescentando:

— Nós estamos reformando a nossa economia, estamos cortando gastos, fazendo reformas, combatendo a corrupção pelo exemplo: o nosso governo, materializado pelos ministérios, estatais e banco oficiais, dado ao critério de escolha dos seus representantes, não temos em quase dois anos incompletos um só ato de corrupção. Estamos simplificando impostos. O nosso país, Paulo Guedes, o governo federal não aumentou impostos durante a pandemia e não aumentará quando ela nos deixar — comentou.

Bolsonaro disse ainda que o seu governo respeita a liberdade de imprensa e suporta o que os jornalistas "escrevem, mostram e divulgam, sem qualquer retaliação da nossa parte". O presidente elogiou ainda o ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, que, segundo o presidente, tem a "alma de um patriota".

Fonte : O Globo - RJ

Data : 22/10/2020

DESONERAÇÃO DA FOLHA: VOTAÇÃO DO VETO SERÁ DIA 4, DIZ ALCOLUMBRE

Bolsonaro barrou dispositivo mantinha benefício para 17 setores da economia e que empregam mais de 6 milhões de pessoas

DO G1

BRASÍLIA - O presidente do Congresso Nacional senador Davi Alcolumbre (DEM-AP), anunciou nesta quarta-feira que pretende colocar em votação no próximo dia 4 de novembro o veto do presidente Jair Bolsonaro à prorrogação até 2021 da desoneração da folha de pagamentos.

Bolsonaro vetou em julho o dispositivo que prorrogava até o ano que vem a desoneração da folha das empresas de 17 setores da economia e que empregam mais de 6 milhões de pessoas.



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24524672-97b-278/FT1086A/652/x88656038_PABrasilia-30-06-2020-Auxilio-EmergencialCerimoniaCerimonia-de-Prorrogacao-do-Auxi-1.jpg.pagespeed.ic.HMQdugBGvp.jpg

Davi Alcolumbre marca data para votar o veto do presidente
Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

A prorrogação até 2021 foi incluída pelo Congresso na medida provisória que permitiu a redução da jornada de trabalho e do salário em razão da pandemia do novo coronavírus. Com o veto, a desoneração acaba no final deste ano — a não ser que o Congresso derrube o ato do presidente.

- A votação na sessão no Congresso prevê a votação do veto da desoneração. Então, dia 4 de novembro, eu pretendo colocar todos os PLNs que estão pendentes na pauta e todos os vetos - disse Alcolumbre.

Os PLNs citados pelo senador são projetos de lei do Congresso – em geral, autorizações para o governo incluir gastos no orçamento do ano atual.

O presidente do Senado confirmou a agenda durante a sessão que aprovou a indicação do desembargador Kassio Marques para o Supremo Tribunal Federal (STF). Ao fim, em entrevista, Alcolumbre reafirmou a data.

Os PLNs só podem entrar em votação se não houver vetos presidenciais pendentes "trancando" a pauta. O veto à prorrogação das desonerações, por exemplo, está trancando a pauta do Congresso desde o início de agosto.

Alcolumbre disse acreditar que, mesmo com a proximidade das eleições municipais, conseguirá reunir o número mínimo de deputados e senadores para realizar a sessão do Congresso. Será permitida a participação virtual dos parlamentares.

A desoneração

Lei sancionada em 2018 pelo então presidente Michel Temer estabeleceu a reoneração da folha de pagamento de 39 setores da economia que antes tinham esse benefício fiscal.

No entanto, na ocasião, foi mantida a desoneração até o fim de 2020 para empresas de 17 segmentos. O prazo foi estendido pelo Congresso Nacional em texto incluído na medida provisória que reduziu a jornada de trabalho.

As empresas desses setores, em vez de contribuírem para o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) sobre a folha de pagamento com alíquota de 20%, pagam um percentual – até 4,5% a depender do setor – sobre o valor da receita bruta.

Comissão de Orçamento

Davi Alcolumbre também disse que espera conseguir resolver, na mesma semana, o impasse que impede os trabalhos da Comissão Mista de Orçamento, a fim de destravar a discussão do orçamento de 2021.

O esforço concentrado na primeira semana de novembro deve incluir, ainda, uma tentativa de votar o projeto que prevê autonomia do Banco Central. Senadores chegaram a pedir que o tema entrasse na pauta desta quarta, mas houve discordância entre os líderes partidários e a votação foi adiada.

- Será uma agenda muito importante do ponto de vista da economia. Especialmente, posso falar da votação importantíssima que ficou definida hoje, que é a autonomia do Banco Central -, disse.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 22/10/2020

BOLSONARO VAI SUGERIR QUE PETROBRAS DESTINE RECURSOS PARA CRIAR 'VALE DO SILÍCIO DA BIOTECNOLOGIA' EM SP

Durante visita à Campinas, presidente diz que irá discutir com comando da empresa possível apoio da estatal à ideia

Por Henrique Gomes Batista



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24704585-842-017/FT1086A/652/xbolso-soro.jpg.pagespeed.ic.nqIKPnbqCt.jpg>
Presidente Jair Bolsonaro defende criação do 'Vale do Silício da Biotecnologia' Foto: Reprodução G1

CAMPINAS — O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta quarta-feira que vai "sugerir" ao presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, que destine recursos da estatal para a criação do chamado "Vale do Silício da Biotecnologia", um centro de pesquisas

imaginado para a região de Campinas, no interior paulista.

Dizendo-se "maravilhado" com a inauguração da primeira linha de pesquisas do Sirius, um grande equipamento científico composto por três aceleradores de elétrons e que têm como função gerar um tipo especial de luz, Bolsonaro disse que não pode interferir na estatal, mas prometeu tratar do assunto com o comando da petroleira. O projeto do Sirius custou R\$ 1,8 bilhão e foi construído no Centro Nacional de Pesquisa em Energia e Materiais (CNPEM).

— Dada a excelência das empresas que circunvizinham esta grande obra, por que não temos aqui do lado o Vale do Silício da Biotecnologia? — disse Bolsonaro.

O presidente contou que já "sugeriu" mudanças em estatais, mas negou que essas sugestões tenham sido interferência. Ele contou que, ainda durante a transição de governo, "descobriu" que a Petrobras tinha um patrocínio de R\$ 700 milhões com uma escuderia da Fórmula 1. Depois de conversar com o presidente da empresa, "o assunto se resolveu".

— Agora me comprometi com ele (Jose Roque, presidente do CNPEM) de ligar para o presidente da Petrobras e falar com ele: por que não, em havendo recursos, sem interferência nenhuma, por que não destinar recursos para esta obra, para este nosso futuro que será o Vale do Silício da Biotecnologia? — questionou o presidente, que ficou no CNPEM por mais de uma hora e meia sem usar máscara, e saiu sem falar com a imprensa.

O antigo sonho da região do interior paulista é criar um centro de pesquisas, que poderia ser beneficiado com o novo experimento do CNPEM. Este é considerado o maior complexo científico do país, e sua primeira linha de pesquisa, a Manacá, entrou oficialmente em funcionamento nesta quarta-feira.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 22/10/2020

TCU RECOMENDA QUE BANCO CENTRAL FAÇA RELATÓRIOS ANUAIS SOBRE MANUTENÇÃO DAS RESERVAS INTERNACIONAIS DE US\$ 357 BI

Estudo mostrou que o peso das operações com elas na dívida pública pulou de 5,7% para 11,5%

Por Geralda Doca

BRASÍLIA - O Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou ao Banco Central (BC) avaliar periodicamente, uma vez por ano pelo menos, o custo de manutenção das reservas internacionais, que somam US\$ 357 bilhões.

Esses recursos funcionam como uma espécie de proteção do país em momentos de choque externo, como crises cambiais e fuga de capitais, mas têm efeitos na dívida pública.

A decisão tem como base um relatório da área técnica do TCU sobre a acumulação de reservas internacionais no período 2006-2019. O trabalho constatou que o peso das operações com reservas internacionais na dívida pública pulou de 5,7% em 2007 para 11,5% em 2018 e vem se mantendo nesse patamar, considerado elevado. Isso decorre do fato de as reservas terem sido adquiridas com a emissão de dívida.

No voto, o relator do processo, ministro Bruno Dantas, acolheu a recomendação da área técnica. Mas destacou que mensurar o custo do benefício da manutenção das reservas internacionais é um debate “difícil” e considerou “intangível” medir de forma objetiva o efeito desse colchão em momentos de crise.

Ele explicou que o custo de carregamento das reservas é determinado, basicamente, pelo diferencial de taxa de juros que o país deixa de auferir ao aplicar as reservas em títulos e moedas estrangeiras em detrimento de títulos do Tesouro Nacional.

“Por outro lado, dentre os objetivos estratégicos de longo prazo de se deter reservas internacionais, está a confiança transmitida ao mercado de que o país será capaz de honrar seus compromissos externos e dar suporte à execução das políticas monetária e cambial, provendo estabilidade, por exemplo, ao comércio exterior e ao mercado financeiro”, diz o ministro no voto.

Ele lembrou que o relatório da área técnica não abrange os efeitos da pandemia do coronavírus nos indicadores econômicos, citando o aumento do dólar e a redução da taxa de juros básica da economia. Destacou, por outro lado, a transferência dos resultados positivos das operações com reservas internacionais.

No entanto, com o crescimento da dívida pública, que beira a 100% do Produto Interno Bruto (PIB), o TCU entende que avaliar o papel das reservas internacionais é ainda mais relevante.

O objetivo é melhorar a gestão desses recursos, que devem ficar em patamares considerados “adequados”, embora não haja consenso sobre essa questão específica, disse o relator.

Dantas destacou que a medida está em linha com diretrizes do Fundo Monetário Internacional (FMI), com vistas a subsidiar decisões estratégicas.

O BC tem prazo de 180 dias para comunicar à Corte sobre as providências tomadas. A recomendação também vale para o Tesouro Nacional, que deve realizar estudos que permitam quantificar os efeitos das reservas sobre o estoque da dívida e custo de emissão de títulos, entre 2006 e 2019.

O relator destacou que o Tesouro cobria o resultado das operações com reservas nesse período.

O BC sempre destaca que as reservas internacionais atuam como uma espécie de seguro contra choques externos e que seu custo de carregamento vem caindo nos últimos anos em função da menor diferença entre a taxa de juros doméstica e externa.

Entre 2008 e 2018, por exemplo, o resultado foi positivo em R\$ 70 bilhões, considerando a desvalorização da moeda e a redução no custo de carregamento.

O próprio BC já admitiu a discussão sobre o que seria um nível ótimo de reservas, mas esse tipo de discussão teria de ser feita em momentos de maior tranquilidade nos mercados.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 22/10/2020

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

DISCUSSÃO SOBRE REGRAS PARA O SANEAMENTO DIVIDE EQUIPES DE GUEDES E MARINHO

Governo prepara decreto para definir modelagem de investimentos no setor; debate expõe divergências entre os dois times ministeriais

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O decreto que vai definir exigências de investimentos para empresas que já prestam serviços de saneamento ou desejam operar no setor, depois da aprovação do marco legal, abriu um novo racha entre as equipes dos ministérios da Economia, comandado por Paulo Guedes, e do Desenvolvimento Regional, de Rogério Marinho.

As regras que estão em discussão interna no governo foram consideradas benevolentes demais às estatais que já atuam no setor por integrantes da área econômica e também pelo setor privado que deseja ingressar no fornecimento de água, coleta de lixo e tratamento de esgoto.

Os números insatisfatórios de cobertura de água e esgoto no País são atribuídos, entre outros pontos, à incapacidade de grande parte das estatais desembolsarem altos volumes de recursos. O decreto foi previsto na lei para criar uma espécie de linha de corte entre negócios saudáveis ou não. Só poderão manter seus contratos ou fechar novos as empresas que tiverem bons indicadores e provarem ter meios de injetar os investimentos necessários para atingir as metas de universalização previstas no marco legal.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/7/1603336996179.jpg>

Cedae, do Rio, passa por processo de concessão. Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil

Metas para água e esgoto. De acordo com a lei aprovada, até 2033, 99% da população brasileira deve ter acesso à água potável e 90% ao tratamento e à coleta de esgoto, além de melhorias nos serviços já prestados.

Os contratos em vigor que não possuem essas metas terão até 31 de março de 2022 para viabilizar a inclusão. Pesquisa do IBGE publicada em julho apontou que quatro em cada dez municípios brasileiros ainda não tinham rede de coleta de esgoto em 2017.

A previsão no novo marco legal do saneamento era de que o decreto fosse publicado em até 90 dias da sanção da lei, prazo que acabou na semana passada. Questionado, o Ministério da Economia disse já ter se manifestado sobre a edição do decreto, e pontuou ser necessária a manifestação do ministério setorial, o MDR. A pasta comandada por Marinho justificou o atraso na publicação do decreto pela “complexidade” do tema.

Já a Secretaria-Geral da Presidência, comandada pelo ministro Jorge Oliveira, respondeu que não há risco jurídico pelo fato de o decreto ainda não ter sido publicado. “A proposta ainda está sendo construída entre as pastas ministeriais competentes para posterior submissão à análise da Presidência da República”, disse.

Segundo fontes da equipe econômica, integrantes da pasta participaram apenas de um primeiro momento da elaboração do documento e logo depois foram colocados de lado. Marinho, que por ordem do presidente Jair Bolsonaro tenta se cacifar como o interlocutor do governo no Nordeste, é criticado no episódio como alguém que busca agradar governadores da região.

Interesses

No Desenvolvimento Regional, por sua vez, auxiliares pontuam, em condição de anonimato, que Marinho é um dos articuladores para que o Congresso mantenha o veto à possibilidade de

renovação por mais 30 anos dos contratos das estatais de saneamento - um movimento que vai contra o interesse dos governadores. Os políticos do Nordeste formaram o bloco de maior resistência à nova lei do saneamento quando o tema era discutido no Congresso, já que o marco legal versa sobre a concorrência no setor e ameaça a concentração de mercado que existe entre as empresas públicas estaduais de saneamento.

Entre os critérios em discussão no MDR que foram vistos como muito benevolentes está a linha de corte dos indicadores que possibilitaria que 75% das estatais sejam consideradas aptas a continuar prestando serviços no setor. Além disso, os parâmetros de comprovação da capacidade de investimento – uma espécie de segunda fase da avaliação - foram avaliados como vagos, sem exigências concretas que garantam que a empresa vá conseguir desembolsar o montante prometido.

Questionado pela reportagem, o Desenvolvimento Regional afirmou que o documento está em construção. “Cabe esclarecer que o Ministério do Desenvolvimento Regional não apresentou qualquer proposta para o decreto em questão”, afirmou. Na resposta, a pasta ainda mencionou “claro intuito de gerar desgaste ao governo e tumultuar o processo normativo” de quem atribui “qualquer proposta ao MDR”.

“Quem atribui qualquer proposta ao Ministério do Desenvolvimento Regional está mentindo deliberadamente com o claro intuito de gerar desgaste ao governo e tumultuar o processo normativo deste importante tema, provocando insegurança jurídica e afetando investimentos de interesse de toda a sociedade”, disse.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 22/10/2020

ACORDO COM UNIÃO EUROPEIA PODE AJUDAR ECONOMIA BRASILEIRA A SER MAIS SUSTENTÁVEL, DIZ EMPRESÁRIO

Painel 'Empresas e governo - um ciclo virtuoso', realizado pela Fundação FHC e pela Amcham, discutiu a atuação conjunta dos setores públicos e privado em favor do meio ambiente

Por Érika Motoda, O Estado de S.Paulo

A atuação conjunta dos setores público e privado é a forma ideal de trabalhar pelo meio ambiente e atingir bons resultados, inclusive econômicos. Essa é uma das conclusões do painel “Empresas e governo - um ciclo virtuoso”, realizado nesta quinta-feira, 22, pela Fundação FHC e a Câmara Americana de Comércio (Amcham) com o tema de economia de baixo carbono.

Participaram do debate a chefe de Delegação Adjunta da União Europeia no Brasil, Ana Beatriz Martins, o CEO da empresa de celulose CMPC, Maurício Harger, e o ex-governador do Espírito Santo e atual presidente-executivo da Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), Paulo Hartung.

“O setor privado tem um papel fundamental, porque só ele pode trazer as soluções tecnológicas necessárias, criar emprego e gerar riquezas”, disse Ana Beatriz, lembrando que a Europa tem lançado uma série de pacotes para incentivar a economia verde.

Atualmente, a Europa é um dos mercados mais exigentes quando o assunto é responsabilidade ambiental de seus fornecedores. E essas exigências remodelam toda a estrutura de negócio das empresas que têm interesse em fazer comércio com esse parceiro. “A Europa é o cliente mais exigente da nossa cadeia. Juntar essas economias influencia todos os setores a ser mais sustentável. Um incentivo via mercado para a economia brasileira”, disse Harger, da CMPC.

Segundo Ana Beatriz, há ainda ações que visam a implementação da economia circular sobretudo nos setores têxtil, construção civil, eletrônica e plástico nos países europeus. Além de estratégias que visam a responsabilidade de toda a cadeia econômica para produtos agrícolas, da fazenda até o prato do consumidor. “O acordo da União Europeia com o Mercosul pode ser um instrumento importante para aprofundar o desenvolvimento das relações econômicas de forma sustentável.”

O acordo entre Mercosul-UE, aprovado no ano passado, depois de 20 anos de negociação, ainda precisa ser ratificado pelos governos de cada bloco, mas tem encontrado resistência dos países europeu, em parte, por questões ligadas ao meio ambiente. No começo de outubro, o Parlamento europeu manifestou oposição ao acordo, destacando que o tratado deve “assegurar a competição livre e garantir os padrões e métodos de produção europeus”.

O ex-governador do Espírito Santo chama atenção para o protecionismo europeu e fala da importância de buscar parcerias. “Quando você chega em um produtor rural brasileiro, ele fala que o pessoal da Europa quer proteger os mercados deles e não competir com a gente. Precisamos superar essas questões. Nós, brasileiros, precisamos de parceiros na Europa para introduzir no Mercosul uma economia de baixo carbono.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 22/10/2020

PARA RELATOR DE DIRETRIZES DO ORÇAMENTO, 'JANELA ESTÁ REDUZIDA', MAS É POSSÍVEL VOTAR TEXTO ESTE ANO

Senador Irajá afirmou que seu parecer está 'praticamente pronto' e, havendo acordo para instalar a Comissão Mista de Orçamento, proposta poderá ser apreciada em apenas duas sessões no colegiado

Por Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Em meio à preocupação crescente com a demora na votação da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2021, o relator da proposta, senador Irajá (PSD-TO), disse ao Estadão/Broadcast que não será “empecilho” para uma votação célere do texto. Ele garantiu que seu parecer já está “praticamente pronto” e afirmou que, havendo acordo para instalar logo a Comissão Mista de Orçamento (CMO), a proposta poderá ser apreciada em apenas duas sessões no colegiado.

Como revelou reportagem no início do mês, a votação da LDO é um passo prévio à própria discussão do Orçamento e precisa ser concluída em 2020 para evitar qualquer risco ao pagamento de todas as despesas do governo a partir de janeiro. Sem a Lei de Diretrizes, o governo não tem base legal para gastar um centavo sequer, inclusive com aposentadorias, salários e benefícios assistenciais como o Bolsa Família.

Enviada em 15 de abril pelo governo, a proposta não avançou até agora e esbarra na disputa política pelo comando da CMO, que tem como pano de fundo a sucessão da presidência da Câmara dos Deputados a partir de fevereiro do ano que vem. Em um feito inédito, a CMO até agora não foi instalada.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/9/1603374472597.jpg>

Senador Irajá (PSD-TO), relator da proposta da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2021. Foto: Geraldo Magela/Agência Senado - 9/10/2019

“De fato, se não aprovarmos a LDO antes de virarmos para o outro ano, o governo fica inviabilizado”, diz Irajá. “Mas eu estou confiante de que a gente vá constituir a CMO. O relatório, de minha parte, está praticamente pronto. Eu não vou ser empecilho nem vou gerar nenhum tipo de dificuldade com os prazos, pelo contrário, quero ser um facilitador. E uma vez constituindo a CMO, estou pronto para apresentar o relatório”, afirmou.

Na avaliação do senador, a partir da instalação do colegiado, é possível vencer todas as etapas de leitura do parecer, discussão e votação na CMO em duas sessões. Depois, o texto ainda precisa passar pelo plenário do Congresso Nacional.

O primeiro passo é constituir a comissão, eleger o presidente e formalizar a indicação dos relatores da LDO e da Lei Orçamentária Anual (LOA). Depois, há ainda o prazo para que parlamentares apresentem emendas. “Temos tempo, embora a janela seja reduzida.”

Desde o início do ano, um acordo selado entre os congressistas colocaria na presidência da CMO o deputado Elmar Nascimento (DEM-BA), aliado do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ). Mas o líder do Progressistas na Casa, Arthur Lira (AL), um dos expoentes do Centrão e virtual candidato à sucessão de Maia, argumenta que o PL (outro partido do bloco) é a legenda com maior representação no colegiado e, por isso, deveria ficar com o posto. Ele defende a eleição da deputada Flávia Arruda (PL-DF). A presidência da comissão é da Câmara neste ano pela regra de alternância.

A briga já levou o presidente do Congresso Nacional, senador Davi Alcolumbre (DEM-AP), a cancelar por duas vezes a reunião de instalação da CMO. Prazos para a resolução do impasse também têm sido sucessivamente descumpridos.

Direto no plenário

Alternativa considerada por técnicos nos últimos dias, levar a LDO para votação diretamente no plenário ainda não é o “cenário base”, afirma o relator. “Seria um cenário caso a CMO não seja constituída, mas acho difícil. O mais provável é seguir o rito tradicional”, explica.

A discussão prévia das peças orçamentárias na Comissão Mista de Orçamento é prevista na Constituição. Durante a pandemia, porém, outras previsões constitucionais semelhantes foram relativizadas, como o dispositivo que exige debate de medidas provisórias em comissões mistas temporárias. Na crise, várias MPs foram levadas diretamente ao plenário da Câmara e do Senado. Por isso, do ponto de vista legal, há a avaliação de que o “atalho” para a LDO e o Orçamento seria possível. O relator, no entanto, aposta na instalação do colegiado e na discussão como manda a regra.

“Eu confesso que estou na mesma expectativa. Cada semana vira uma possibilidade de ela ser composta. Mas não foi nessas últimas três (semanas). Eu estou pronto para semana que vem ela ser constituída. O que ouvi é que na semana que vem ela poderá ser consolidada”, afirma Irajá.

Segundo o relator, a proposta não deve ter nenhuma mudança significativa. Ele ainda está recebendo pedidos de ajustes de ministérios e até de governos estaduais, mas evitou antecipar alterações.

Irajá disse apenas que há “grandes chances” de manter a meta flexível de resultado primário prevista pelo governo, diante da falta de previsibilidade para a arrecadação em 2021.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 22/10/2020



VALOR ECONÔMICO (SP)

STF DEFINE ESTADO QUE DEVE COBRAR ICMS-IMPORTAÇÃO DA PETROBRAS

Por causa da disputa entre Estados, a Petrobras já foi autuada e São Paulo e Rio Grande do Sul cobram juntos R\$ 2,58 bilhões da empresa

Por Beatriz Olivon, Valor — Brasília

O Estado do Mato Grosso do Sul venceu a disputa travada com os Estados de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul no Supremo Tribunal Federal (STF) para cobrar ICMS-Importação sobre o gás natural importado da Bolívia pela Petrobras em Corumbá (MS). A ação é importante para a arrecadação dos Estados e também para a Petrobras.

A decisão foi por 5 votos a 4, uma “maioria eventual”, segundo o ministro Alexandre de Moraes, já que o presidente, ministro Luiz Fux, não votou apesar de ter participado do começo do julgamento.

Os prejuízos no Estado de São Paulo chegaram a R\$ 15 bilhões em 2019 com essa forma de cobrança, segundo o procurador do Estado, Pedro Luiz Tiziotti, afirmou na sustentação oral. Já no Mato Grosso do Sul, a arrecadação com a Petrobras em Corumbá corresponde a 13% da arrecadação mensal de ICMS, segundo afirmou na sustentação oral o procurador do Estado, Ulisses Viana.

Por causa da disputa entre os Estados, a Petrobras já foi autuada. Juntos, São Paulo e Rio Grande do Sul cobram R\$ 2,58 bilhões da empresa. Além das três ações no Supremo, a questão envolve processos nas esferas judicial e administrativa, segundo informa a empresa em seu Formulário de Referência de 2020.

Nas ações, o Estado do Mato Grosso do Sul alega ser o destinatário da mercadoria e sujeito ativo do ICMS e vem cobrando o imposto. Mas os Estados de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul querem cobrar o tributo por serem destinatários do produto (ACO 854, 1076 e 1093). Para Mato Grosso do Sul, o ICMS incidente sobre a importação deve ser cobrado pelo Estado onde está a empresa que fez o ingresso do produto no país.

Votos

No julgamento de hoje, o relator, ministro Gilmar Mendes, votou a favor do Mato Grosso do Sul. No voto, considerou as informações prestadas pela Petrobras de que a medição do gás internalizado acontece no Estado do Mato Grosso do Sul. Também é no Estado onde se dá a disponibilização jurídica do gás da Bolívia para a empresa brasileira.

Só depois da nacionalização do gás, com o desembaraço aduaneiro, ocorre a comercialização com os outros Estados, segundo o relator. Eles só poderiam cobrar ICMS-Importação se a Petrobras fosse mera intermediária, o que não acontece nesses contratos. “O contrato estabelece diversas obrigações à Petrobras, inclusive responsabilidade pela qualidade do produto”, afirmou no voto.

O relator foi seguido pelos ministros Edson Fachin, Luís Roberto Barroso, Cármen Lúcia e Ricardo Lewandowski.

Os ministros Alexandre de Moraes, Dias Toffoli, Marco Aurélio Mello e Rosa Weber divergiram, votando pela improcedência das ações.

Questão de ordem

A partir do placar de cinco votos a quatro, começou um segundo debate na Corte. O ministro Luiz Fux não participou do julgamento. Ele saiu para audiências com advogados. Na agenda consta às 16 horas audiência com os advogados Grace Mendonça e Marcus Vinícius Furtado Coêlho e, às 16h15, com o reitor da universidade Zumbi dos Palmares, José Vicente.

Por causa do placar apertado, os procuradores dos Estados que perderam pediram, ao fim da sessão, a suspensão para colher o voto do ministro Luiz Fux. Se ele votasse a favor dos Estados, com o empate, poderia dar o voto de minerva – o que daria vitória a eles - ou suspender o julgamento para aguardar o novo integrante da Corte. Os ministros analisaram em questão de ordem se deveriam aguardar o voto de Fux.

O ministro Marco Aurélio Mello afirmou que o julgamento começou ontem com a presença do ministro Luiz Fux e continuou hoje com a abertura da sessão feita por ele. Para o ministro, o presidente deveria participar do julgamento. Os ministros Alexandre de Moraes e Ricardo Lewandowski votaram da mesma forma.

Para o ministro Edson Fachin, o resultado foi proclamado, então não caberiam “embargos declaratórios orais”. “Se o presidente achasse que faria a diferença, teria vindo”, afirmou Barroso.

Manifestaram-se no mesmo sentido, para manter o resultado, o relator e os ministros Dias Toffoli, Cármen Lúcia e Rosa Weber.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/10/2020

EXPORTAÇÕES DE SUCO DE LARANJA REGISTRARAM FORTE QUEDA NOS TRÊS PRIMEIROS MESES DA SAFRA 2020/21

Segundo a CitrusBR, receita caiu 40,1%, para US\$ 316,7 milhões

Por Fernando Lopes, Valor — São Paulo

Os embarques de suco de laranja do país somaram 223,7 mil toneladas entre julho e setembro, os três primeiros meses da safra 2020/21, e renderam US\$ 316,7 milhões, segundo dados divulgados há pouco pela CitrusBR, que representa as grandes indústrias exportadoras do produto brasileiro (Citrosuco, Cutrale e Louis Dreyfus Company). Em relação ao mesmo período da temporada passada, o volume caiu 26% e o valor das vendas foi 40,1% menor.

Em nota, o diretor-executivo da entidade, Ibiapaba Netto, diz que parte da retração pode ser explicada pela grande colheita de laranja no cinturão formado por São Paulo e Minas Gerais na safra 2019/20, que deu origem a uma produção de 1,2 milhão de toneladas de suco, 37,4% maior que no ciclo anterior.

“Com essa grande produção foi possível recompor os estoques, que estavam bastante baixos nesse mesmo período do ano passado. Isso exigiu uma movimentação maior de suco do Brasil para o exterior, onde o suco é vendido, e isso explica o porquê de neste ano os embarques estarem mais baixos”, afirma.

Como já informou o Valor, em 30 de junho de 2019 os estoques globais de suco de laranja em poder das empresas associadas à CitrusBR somavam 253,2 mil toneladas, volume que subiu para 471,1 mil toneladas no fim do primeiro semestre deste ano.

Segundo Netto, “devido à bianualidade da citricultura, que alterna anos de maior e menor produção, esse fenômeno tem sido comum. Depois de anos de colheitas maiores, as exportações são mais intensas nos meses iniciais das safras [seguintes].

Ele afirma que isso não significa que a forte queda observada entre julho e setembro será uma tendência para toda a temporada 2020/21. “Mas indica, por enquanto, uma necessidade menor de ser transferir produto para os pontos de venda mundo afora”.

Conforme a CitrusBR, as vendas para a União Europeia, principal destino do suco de laranja no exterior, atingiram 140,7 mil toneladas no primeiro trimestre deste ciclo 2020/21, 17,6% menos que em igual intervalo da temporada. A receita recuou 51,6%, para US\$ 196,9 milhões.

Para os EUA, foram 42,5 mil toneladas, um aumento de 15,7%, mas o valor das vendas diminuiu 8,8%, para US\$ 52,8 milhões. Para o mercado japonês os embarques cresceram 61,7%, para 22 mil toneladas, mas o valor caiu 36,5%, para US\$ 14,7 milhões. E para a China o volume foi 5,8% menor (9,4 mil toneladas) e a receita registrou queda de 80%, para US\$ 1,5 milhão.

Todos os números incluem tanto as exportações de suco de laranja concentrado e congelado (FCOJ, na sigla em inglês) quanto as de suco pronto para beber (NFC).

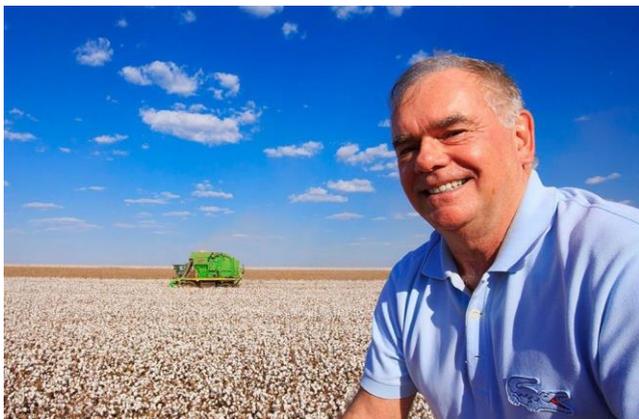
Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/10/2020

EUCA ENERGY NEGOCIA FÁBRICA DE CELULOSE

Reflorestadora está negociando a construção e a operação do projeto de R\$ 12,5 bilhões com produtores da Europa e papeleiras asiáticas

Por Stella Fontes — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/JfrPzvr3TJURwefld8X7ajFrVI0=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/D/g/BbFCUrRxyV5YtfD2Y10Q/foto22emp-101-euca-b4.jpg](https://s2.glbimg.com/JfrPzvr3TJURwefld8X7ajFrVI0=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/D/g/BbFCUrRxyV5YtfD2Y10Q/foto22emp-101-euca-b4.jpg)

Gilberto Goellner, empresário e produtor: Sócios potenciais têm interesse estratégico no acesso à matéria-prima — Foto: Divulgação

e papeleiras asiáticas. Com capacidade de produção inicial de 2,1 milhões de toneladas por ano, a unidade abrirá uma nova fronteira para a indústria de celulose no país e, para os potenciais sócios estrangeiros, representará acesso à matéria-prima com um dos mais baixos custos de produção no mundo.

Pelas negociações em curso, os europeus seriam responsáveis pela operação da unidade fabril, que ficará no município de Alto Araguaia. Os asiáticos, que caminham para ter participação majoritária na joint venture e responder pela maior parte do investimento, teriam acesso a parte da produção da matéria-prima. Esses interessados atuam no mercado de papel e embalagens.

De acordo com o empresário Gilberto Goellner, a Euca Energy poderá permanecer na sociedade ou vender a totalidade do projeto, mantendo-se como fornecedora de madeira para a fábrica. “Há vários grupos com interesse estratégico, de comprar a celulose. A nossa especialidade [Euca Energy] é reflorestamento”, afirmou ao Valor. O início de operação da unidade está previsto para dezembro de 2023.

A expectativa é a de que um acordo seja fechado ainda neste ano, embora a covid-19 tenha atrapalhado os planos - a pandemia postergou a vinda dos potenciais sócios ao Brasil. Além disso, as relações comerciais entre China e Estados Unidos, cujo futuro passa pela definição da eleição no país americano, podem ter reflexo nas tratativas, ponderou o empresário.

O projeto da Euca Energy, que contratou a Pöyry para assessorá-la desde as etapas iniciais do empreendimento, prevê a duplicação da fábrica no longo prazo, para 4 milhões de toneladas. De partida, o suprimento de madeira será garantido por plantios que estão mais distantes da unidade, em Goiás, Mato Grosso do Sul e no próprio Estado de Mato Grosso. Hoje, já existe madeira assegurada para garantir o início de operação, proveniente de áreas em Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, disse Goellner.

De acordo com o empresário, ao todo, 300 mil hectares já foram prospectados nos três estados e cerca de 60% dessa área, que fica no cerrado, pode ser destinada ao plantio de eucalipto. Ali, a produtividade das florestas chega a 53 metros cúbicos por hectare por ano. Inicialmente, a madeira será proveniente de plantios mais distantes, com raio médio de 290 quilômetros. A partir do quinto ano de operação, a madeira será colhida a uma distância média de 70 quilômetros, colocando a fábrica entre as mais competitivas do mundo.

A unidade nasce ainda com estrutura logística em estágio avançado e transporte ferroviário que chegará até a porta da área industrial após a construção de um ramal ferroviário de 20 quilômetros, que conectarão a fábrica ao Terminal Ferroviário de Alto Araguaia, da Rumo. A celulose poderá ser escoada para o mercado externo via porto de Santos, embora também seja possível acessar outros portos a partir da malha existente.

Com a licença de instalação recém-emitida pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente, a Euca Energy já está autorizada a iniciar as obras da nova fábrica. Se o acordo for fechado até o fim do ano, conforme o esperado, a previsão é de que o financiamento do projeto esteja estruturado até abril.

Além do investimento na Euca Energy, Goellner é fundador da Girassol Agrícola, que fatura anualmente cerca de R\$ 500 milhões. O grupo atua em reflorestamento e pecuária, mas tem como principal negócio o de sementes de algodão e soja - o empresário, que ocupou um dos assentos de Mato Grosso no Senado Federal, foi um dos pioneiros da soja no estado. A Cooperflora Brasil, associação de classe que reúne os produtores de eucalipto em Mato Grosso, também foi fundada por Goellner.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/10/2020

PRODUTORES BUSCAM REAJUSTE DE US\$ 20 POR TONELADA

Fabricantes de celulose do Brasil e do Chile anunciam aumentos para o mercado chinês, em movimento que pode determinar o ponto de inflexão da curva de preços

Por Stella Fontes — De São Paulo

Depois de quase um ano de preços líquidos oscilando em torno de US\$ 450 por tonelada, a cotação da celulose de fibra curta pode voltar a subir na China. Além da chilena CMPC, que já havia oficializado novo preço para o mercado chinês a partir de novembro, as brasileiras Suzano, Klabin e Eldorado seguiram o mesmo caminho e estão anunciando um reajuste de US\$ 20 por tonelada, informaram participantes do mercado ao Valor.

Conforme essas fontes, os clientes de Suzano e Klabin já foram informados sobre o aumento de US\$ 20 por tonelada, com aplicação imediata. A Eldorado também teria iniciado a comunicação a clientes, assim como a chilena Arauco. A CMPC abriu a nova rodada de reajustes na semana passada, ao informar aos clientes chineses que, a partir do mês que vem, o preço líquido da celulose de eucalipto subirá a US\$ 470 por tonelada. A informação foi publicada pela consultoria Fastmarkets RISI.

No início desta semana, na esteira da notícia sobre a CMPC, ganhou força a tese de que demais produtores sul-americanos acompanhariam esse movimento, que foi confirmado ontem por fontes de mercado.

Do lado oferta, o impacto das paradas para manutenção em fábricas, que se concentraram no segundo semestre por causa da pandemia de covid-19, ainda não foi percebido nos volumes colocados nos portos. Isso ocorre porque a matéria-prima que chegou recentemente à China foi embarcada há cerca de dois meses, quando ainda não havia um grande número de paradas. A partir de agora, a expectativa é de que os volumes em trânsito passem a refletir as paradas.

Os grandes produtores, em especial a Suzano, têm reiterado que o níveis de preço atuais da fibra curta não são sustentáveis, uma vez que muitas fábricas, em particular as do Hemisfério Norte, deixaram de ser rentáveis nesse patamar. Ao mesmo tempo, a demanda segue firme na China e nos Estados Unidos, o que daria suporte à recuperação - não há perspectiva de mudança na trajetória da demanda nos próximos anos.

Em amplo relatório sobre o impacto de novas fábricas de celulose na América do Sul e na China nas cotações da matéria-prima, o Itaú BBA avalia que, a partir de 2025, o preço mínimo para que novos projetos saiam do papel deverá estar em US\$ 530 por tonelada (ou US\$ 600 por tonelada em termos nominais). Para os analistas Daniel Sasson, Ricardo Monegaglia e Edgard Pinto de Souza, esse seria o piso para que futuros investimentos na indústria proporcionem retorno mínimo de 5%, inclusive nas regiões mais atrativas como a América Latina, impedindo quedas mais acentuadas no longo prazo.

As projeções mais conservadoras, lembraram os analistas, apontam para preços da fibra curta no longo prazo abaixo dos US\$ 600 por tonelada vistos na última década, em boa parte por causa do menor custo de produção dos novos projetos e da desvalorização cambial nos mercados emergentes, que contribuiu para a competitividade desses produtores. Contudo, parece haver um limite para que os preços fiquem muito aquém dessa marca justamente por causa do retorno mínimo esperado, medido pela diferença entre o retorno sobre o capital investido (ROIC) e o custo médio do capital (WACC).

UM NOVO MARCO LEGAL PARA O INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA

Novo projeto contribuirá para consolidar o Brasil como nação engajada na transição para uma economia sustentável

Por Gustavo Estrella



[https://s2.glbimg.com/4dfVIEOIA1mzlimfnEvzGwAr-a4=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/i/R/T1YJUVRa28kYSFFwRq5Q/foto22o-pin-201-col-op1-a20.jpg](https://s2.glbimg.com/4dfVIEOIA1mzlimfnEvzGwAr-a4=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/i/R/T1YJUVRa28kYSFFwRq5Q/foto22o-pin-201-col-op1-a20.jpg)

— Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O financiamento de longo prazo para investimentos em infraestrutura continua a ser um grande desafio a ser enfrentado pelas empresas e pelo país. Volumes elevados, prazos longos e juros compatíveis com os retornos dos projetos encontram um mercado local ainda restrito.

A saída mais racional seria aumentar o acesso das empresas ao mercado internacional, hoje utilizado por companhias exportadoras, que conseguem mitigar os custos de hedge e a carga tributária. Para as demais,

porém, essa é uma solução cara, usada como último recurso. Isso faz com que as empresas com ratings mais elevados - justamente aquelas que teriam maior acesso ao mercado internacional - pressionem os mercados locais, aumentando o custo para toda a cadeia de tomadores de financiamentos.

Novo projeto contribui para consolidar o Brasil como nação engajada na transição para uma economia sustentável

É evidente, portanto, a necessidade urgente de se criar alternativas para o financiamento de longo prazo, com potencial de destravar novos investimentos que, além de apoiar de forma decisiva a retomada da economia, reduzirão os gargalos históricos da infraestrutura brasileira. De acordo com o Relatório Anual da Abdib, no ano passado foram investidos em infraestrutura R\$ 131,7 bilhões, um volume ligeiramente maior que os R\$ 122,8 bilhões de 2018 e os R\$ 115,2 bilhões de 2017 (em valores atualizados). É muito pouco para as necessidades de um país como o Brasil, carente de infraestrutura em quase todas as frentes.

Para preencher minimamente as lacunas do setor e estimular o aumento da produtividade e da competitividade brasileiras, precisaríamos investir cerca de R\$ 300 bilhões ao ano, ao longo de pelo menos uma década. A pergunta é como.

A resposta está nas propostas de diversos projetos de lei, atualmente em tramitação, e na maturidade dos ambientes regulatórios. A conjunção dessas duas vertentes poderá dar ao Brasil as condições de ampliar o nível de investimentos em atividades de infraestrutura cruciais para o crescimento sustentável da economia e para o bem-estar da sociedade: água e saneamento, gás e energia, rodovias, portos, entre outros. Só a criação e o aperfeiçoamento de mecanismos eficientes de financiamento e a atração de investidores farão com que o Brasil atinja esse novo patamar na infraestrutura.

A criação de novas alternativas para captação de recursos, conforme proposto pelo Projeto de Lei 2.646 / 2020 (PL 2.646), é hoje a principal iniciativa nesse sentido e tem potencial real de alavancar o investimento no setor. Se levarmos em consideração a perspectiva de alguns anos de

juros baixos no país - o que levará a um ambiente mais favorável para esse tipo de investimento - o potencial do PL é ainda maior.

Sua finalidade é a criação de uma nova modalidade de títulos de dívida (as chamadas “debêntures de infraestrutura”) e assim atrair um tipo de investidor - em especial estrangeiros e fundos de pensão locais - que tem participação quase inexistente nos modelos atuais de debêntures incentivadas. O PL também cria incentivos às emissões de empresas com boas práticas ambientais, sociais e de governança e se encaixam no que vem se popularizando no mercado financeiro como investimentos ESG.

Nos últimos tempos, os principais instrumentos de financiamento de infraestrutura perderam força, e não apenas devido aos efeitos da pandemia da covid-19. O BNDES, a principal fonte de recursos até a metade desta década, reduziu seus investimentos em infraestrutura a partir de 2014, saindo de um volume de aproximadamente R\$ 92 bilhões para R\$ 25 bilhões em 2019, gradativamente sendo substituído pelo mercado de capitais. O problema é que isso ocorreu de forma absolutamente insuficiente. Até agosto deste ano, o mercado de capitais investiu por volta de R\$ 11 bilhões no setor através de debêntures incentivadas, uma queda de 35% em relação ao mesmo período de 2019. Além dos efeitos nefastos da pandemia, a queda das taxas de juros provocou uma rápida migração dos investidores da renda fixa para a renda variável, que envolve riscos maiores ao mesmo tempo em que promete retornos mais elevados.

A Lei nº 12.431, ou lei das debêntures incentivadas, promulgada pelo governo federal em 2011, surgiu com a mesma finalidade de alavancar o financiamento de infraestrutura por meio do mercado de capitais. Trata-se de um dispositivo de extrema importância, amplamente utilizado pelas empresas, mas que poderá se tornar ainda mais eficiente com as alterações propostas pelo PL 2.646.

Emissões de títulos de dívida no mercado internacional podem ser um instrumento relevante para complementar o financiamento da infraestrutura, nesse novo cenário de mercado. Apenas em 2019 foram emitidos em torno de US\$ 114 bilhões por empresas latinoamericanas - sendo 25% desse total por companhias brasileiras - enquanto até agosto de 2020 já foram emitidos aproximadamente US\$ 99 bilhões - 18% apenas por companhias brasileiras. Esses números mostram que, apesar de todas as dificuldades do ano de 2020, o mercado se mantém aquecido, reforçando o interesse pela compra de títulos de dívidas de longo prazo.

Apesar de todo apetite do investidor estrangeiro por títulos internacionais de dívidas brasileiras em dólar, foram raras as vezes em que eles participaram de emissões de debêntures de infraestrutura no mercado brasileiro, de acordo com a legislação em vigor. A possibilidade de emissão de títulos em dólar, conforme previsto no Projeto de Lei 2.646, também ajudará a destravar o mercado para que fundos de pensão e seguradoras invistam em debêntures de infraestrutura, já que atualmente as debêntures incentivadas têm demanda orientada a pessoas físicas, fundos de investimento e carteiras de bancos.

O novo projeto de lei, caso aprovado, trará, portanto, contribuições importantíssimas para um setor vital para o Brasil: fomentará a maior participação de investidores estrangeiros e fundos de pensão, concederá benefícios fiscais diretamente ao emissor, possibilitará a emissão diretamente no mercado externo, ampliará o prazo para a demonstração de gastos de 24 meses para 60 meses e incentivará emissões de green bonds, por meio de tratamentos fiscais diferenciados. E, tão ou mais importante: contribuirá para consolidar o Brasil como nação engajada na transição para uma economia sustentável, tanto do ponto de vista ambiental quanto social. Não é pouca coisa.

Gustavo Estrella é CEO da CPFL Energia

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/10/2020

EXTRAÇÃO SUSTENTÁVEL É SAÍDA PARA AMAZÔNIA, DIZ MOURÃO

Para vice, aposta em insumos para a indústria farmacêutica, de cosméticos e alimentos vai melhorar vida na região

Por Gabriel Vasconcelos — Do Rio



[https://s2.glbimg.com/EyNTeCmbi4y0bck3PK2VBkXdUDM=/0x0:757x753/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/S/U/NCTWxoQee3rQn8sA7lyA/2bra-210-mourao-a4-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/EyNTeCmbi4y0bck3PK2VBkXdUDM=/0x0:757x753/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/S/U/NCTWxoQee3rQn8sA7lyA/2bra-210-mourao-a4-img01.jpg)

Hamilton Mourão: intenção é gerar bons empregos na região amazônica — Foto: Romário Cunha/VPR

O vice-presidente Hamilton Mourão disse que o governo busca, por meio do Conselho da Amazônia Legal, por ele chefiado, atrair investidores que coloquem recursos na Amazônia para extração de insumos baseados em biodiversidade. O Planalto também deseja que empresas instalem indústrias nas grandes cidades da região.

A afirmação foi feita ontem, em evento on-line sobre desenvolvimento sustentável da Amazônia organizado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Participaram o presidente do BNDES, Gustavo Montezano, e a ministra da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, Damares Alves.

Mourão dividiu a Amazônia em duas áreas, uma “já antropizada”, onde prevaleceriam fazendas de gado, e outra mais virgem que definiu como “Amazônia profunda”, a ser preservada tal como está hoje. “A imensa maioria das fazendas não tem o título de terra e precisa disso para ter acesso a crédito e aumentar sua produtividade dentro das regras ambientais.”

Sobre a segunda área, de mata virgem, Mourão disse que a chave para a preservação é a exploração da biodiversidade, com a extração sustentável de insumos. “Investimentos na extração de insumos para a indústria farmacêutica, de cosméticos e alimentos é o que vai melhorar a vida na Amazônia profunda. Isso requer infraestrutura logística, portos e aeroportos.”

Segundo ele, é imprescindível que o trabalhador que vai atuar na extração de matérias-primas, na ponta da cadeia, tenha acesso a “pequenos portos bem construídos, onde coloque sua produção e receba a remuneração”.

Outra diretriz do Conselho da Amazônia Legal para a elegibilidade de investidores é que fixem suas plantas nas grandes cidades amazônicas, a fim de gerar empregos de melhor qualidade. “Não adianta pegar insumo na Amazônia e vir produzir aqui no centro-sul. Queremos gerar bons empregos lá.”

Montezano reiterou a tese do governo de que há “desinformação” sobre a situação da Amazônia no país e, principalmente, fora dele. Na mesma linha, Damares Alves disse que, em eventos internacionais, já foi interpelada por estrangeiros sobre o porquê de o governo brasileiro não remover toda a população amazônica da região em nome da preservação ambiental. “Tem gente fora do Brasil que acha que temos de tirar eles de lá. A ideia não é levar metrô ou prédios para lá, mas o povo da Amazônia tem direito a dignidade.”

Ao longo do evento, desmatamento queimadas, em números recordes desde o início do governo Jair Bolsonaro, foram pouco mencionados. O vice-presidente Mourão garantiu ações de combate ao desmate e disse que o governo trabalha na reabilitação das agências civis de fiscalização do meio ambiente sob o comando do ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, até para diminuir os esforços das Forças Armadas na região

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/10/2020



AGÊNCIA BRASIL - DF

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA ENTREGARÁ PLANOS DE LOGÍSTICA ATÉ 2050

Segurança jurídica de acordos é certeza de investimentos, diz pasta
Por Pedro Ivo de Oliveira – Repórter da Agência Brasil – Brasília



https://imagens.ebc.com.br/9INmyIEeBwcDnQxTsNna_p0CbJnU=/754x0/smart/https://agenciabrasil.ebc.com.br/sites/default/files/thumbnails/image/minfra_2210202352.jpg?itok=M-xv-hCO

O secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, Marcello Costa - Ricardo Botelho/Minfra

Após décadas de estagnação, o transporte ferroviário no Brasil voltará a ser foco de investimentos e ganhará mais espaço na distribuição de insumos e mercadorias dentro do modelo logístico nacional. O secretário Nacional de Transportes Terrestres do

Ministério da Infraestrutura, Marcello Costa, falou com exclusividade à Agência Brasil sobre os planos de ampliação e renovação da malha ferroviária brasileira, além das estratégias de financiamento e impulsionamento da economia por meio de melhorias logísticas.

Adequado ao transporte de cargas de grande volume, como minério e produtos agrícolas, o transporte ferroviário é visto como extremamente competitivo e adaptável a todas as regiões do Brasil. Ambientalmente equilibrados, os trens de carga são tidos como o melhor custo-benefício energético para países de grandes dimensões.

“Esse tipo de transporte é perfeito para vencer grandes distâncias – característica marcante do nosso país. Pelo tipo de carga, pelo tipo de distância, podemos considerar as ferrovias o futuro da logística no nosso país”, afirma Marcello Costa.

De acordo com Costa, que é doutor em transportes, com ênfase em logística pela Universidade de Brasília (UnB), as modalidades de transporte precisam refletir as características geográficas, dimensões, distâncias e os tipos de carga que são transportados. “Temos uma produção muito significativa de commodities – minerais ou de agricultura – transportadas a grandes distâncias, longe dos grandes portos. Temos que adaptar para as formas mais competitivas, como o modal ferroviário”, diz o secretário.

Segundo números do Ministério da Infraestrutura, o Brasil conta com apenas 15% de participação do transporte ferroviário no tráfego de grandes volumes de mercadoria e insumos no país. As rodovias têm cerca de 65% de participação.

Marcello explica que, para produtos de baixo valor agregado e de grande volume, o transporte ferroviário é o mais adequado. O planejamento que o ministério segue, explica, visa equilibrar a matriz de transporte, investindo principalmente nos modais que mais se adaptam ao país, que em sua opinião são o ferroviário e o aquaviário, incluindo o transporte de cabotagem – aquele que é feito por via marítima na costa.

Planejamento logístico

As metas de transformação da logística brasileira são amplas e contemplam medidas estratégicas de longo prazo, afirma Costa. Esses objetivos constam no Planejamento Nacional de Logística (PNL), um documento que visa aperfeiçoar e otimizar a forma como produtos entram e saem dos estados e chegam às rotas de exportação nos portos.

O PNL atual compreende o período entre 2018 a 2025 e prevê mais do que dobrar a participação do modal ferroviário. “O objetivo é chegar a 31, 32% de participação ferroviária na logística brasileira”, afirma Costa.

Segundo o secretário, o Ministério da Infraestrutura planeja entregar em 2021 uma revisão do PNL que trará cenários revisados até 2035. Costa prometeu que o governo entregará, antes do fim do atual mandato, as metas de evolução do setor até 2050. “As metas são coerentes com o planejamento de uma ferrovia. Uma ferrovia demora cerca de uma década para ficar pronta, e é operada durante 20, 30 anos. Esse horizonte de planejamento é razoável”, argumenta.

Baixa densidade

Comparado a outros países de dimensões continentais, o Brasil tem malha ferroviária de baixa extensão. São cerca de 29 mil quilômetros, com apenas 20 mil operacionais. China, Rússia e Estados Unidos têm extensas ferrovias, com alto fluxo de distribuição de insumos e mercadorias pelo modal ferroviário.

O Ministério da Infraestrutura trabalha em duas grandes frentes de impulsionamento do transporte ferroviário: recuperação de trechos, com melhoria de vias antigas e de baixa performance, e construção de novas vias ferroviárias, modernas e eficientes.

“Por um lado, precisamos aumentar a capacidade da malha existente nesses 29 mil quilômetros, principalmente os 9 mil não operacionais. Precisamos repotencializar e aumentar a capacidade da malha ferroviária, que ainda é do século passado. A velocidade média do transporte de carga por vias ferroviárias é de cerca de 23km/h [quilômetros por hora], que demonstra o primeiro desafio a ser superado para aumentar a eficiência”, enfatiza Marcello Costa.

Segundo Costa, o ministério avalia atualmente as vantagens da renovação de contratos das cinco grandes ferrovias brasileiras. Contratos da Rumo Malha Paulista – que alimenta o Porto de Santos –, da estrada de ferro Carajás e a ferrovia Vitória-Minas já foram apreciados e renovados antecipadamente. A Rumo Malha Sul, MRS e VLI – outras grandes ferrovias nacionais – ainda estão sendo apreciadas pela pasta.

Investimentos externos

Historicamente, o aporte de recursos privados impulsionou em larga escala a expansão ferroviária em países com grandes malhas. Portanto, a participação de investidores internos e externos é essencial para o avanço ferroviário brasileiro, afirma o secretário. “A infraestrutura brasileira é uma grande oportunidade de negócios. Temos muita maturidade nos nossos contratos de concessão, o que atrai ainda mais investidores.”

Sobre o mercado de investimentos, Costa esclarece que a variedade de oportunidades é uma grande força brasileira, já que geralmente o investidor busca negócios diversificados ao entrar na oferta nacional. “O investidor estrangeiro pode estar de olho em um terminal, em um porto e também em uma ferrovia, o que torna possível a participação em toda cadeia logística. Isso é bem atrativo”, acrescenta.

“O país honra os contratos”, ressalta Marcello. “Estamos criando essa cultura, essa tradição de cumprir contratos. Isso dá estabilidade para grandes investidores.”

Conclusão da Norte-Sul

A pandemia do novo coronavírus não afetou o calendário de entregas ferroviárias previsto pelo Minfra para 2020. A Ferrovia Norte-Sul, em construção desde 1987, será finalizada em 2021, com a entrega dos últimos 1.550 quilômetros, leiloados em 2019.

As obras estão em estágio avançado e dentro da perspectiva inicial da retomada do projeto, informou o secretário. “Nossa expectativa é entregar boa parte dos projetos ferroviários já em andamento, em execução, com contratos assinados.”

O que vem por aí

As metas criadas pelo governo federal para o desenvolvimento do modal ferroviário são ambiciosas. Além do Plano Nacional de Logística até 2050, o Ministério da Infraestrutura pretende terminar todas as renovações antecipadas da atual malha ferroviária nacional e elaborar e lançar os leilões das ferrovias que estão previstas para o futuro.

“Seguimos uma forte determinação do presidente Jair Bolsonaro e do ministro Tarcísio Freitas de revolucionar o setor ferroviário brasileiro. O transporte ferroviário será colocado novamente como uma grande prioridade estratégica”, afirma.

Marcello Costa cita ainda a influência das novas tecnologias para o setor ferroviário. A tecnologia 5G, que chegou neste ano ao Brasil, será um dos fatores cruciais de otimização operacional para o transporte de cargas. Ele afirma que a demanda por eficiência e competitividade no setor criará espaço para o nascimento de soluções nacionais que envolvam a automação e a digitalização dos processos. “Uma indústria que deve movimentar cerca de R\$ 50 bilhões ou R\$ 60 bilhões nos próximos anos, sem dúvida, impulsionará paralelamente setores adjacentes da economia.”

“Temos uma parceria para implantação de um centro de excelência para o transporte ferroviário. O ministro Tarcísio entendeu a necessidade de viabilizar e permitir estudos e pesquisas acadêmicas, testes de novos equipamentos, treinamentos e cursos de aprimoramento para profissionais.”

Costa informa também que há previsão de criar uma rede de pesquisa universitária de engenharia, tecnologia e inovação encabeçada pelo Instituto Militar de Engenharia (IME), que tem tradição no sistema ferroviário brasileiro.

Infovias

Outro benefício trazido pela expansão ferroviária brasileira é a ampliação da cobertura de fibra ótica, que será implementada paralelamente aos trilhos e levará internet de alta velocidade para cidades remotas.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 22/10/2020

GOVERNO REVOGA NORMAS TRABALHISTAS E APRESENTA ESOCIAL SIMPLIFICADO

Iniciativa foi batizada de Descomplica Trabalhista

Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil - Brasília



https://imagens.ebc.com.br/--uz827Qj_EHU0p_3R_Amx-89Js=/1170x700/smart/https://agenciabrasil.ebc.com.br/sites/default/files/thumbnail/s/image/50517290468_c5bca6414e_o.jpg?itok=c-odcFNC

Assinatura de portaria que aprova a nova redação da norma regulamentadora número 31 - Segurança e Saúde no Trabalho na Agricultura, Pecuária, Silvicultura, Exploração Florestal e Aquicultura. © Marcos Corrêa/PR

O governo federal anunciou nesta quinta-feira (22), em solenidade no Palácio do

Planalto, um programa para eliminação e simplificação de normas, batizado de Descomplica Trabalhista.

Como primeiras medidas, foram revogadas 48 portarias trabalhistas consideradas obsoletas e foi assinada uma nova norma regulamentadora de saúde e segurança na área rural. Também foi

apresentado o eSocial simplificado, com redução nos campos de preenchimento por parte dos empregadores, que têm que prestar informações à Receita Federal sobre funcionários.

"Nós queríamos tirar, como sempre disse o presidente, o estado do cangote das pessoas. Foram 11 ou 12 simplificações na agricultura, sete na infraestrutura, e ele [Bruno Bianco, secretário especial da Previdência e Trabalho] vai anunciar, daqui a duas semanas, 2 mil simplificações", afirmou o ministro da Economia, Paulo Guedes.

Agronegócio

Entre as principais medidas assinadas durante a cerimônia, está a nova redação da Norma Regulamentadora 31 (NR 31), que trata especificamente da saúde e segurança na agricultura, pecuária, silvicultura, exploração florestal e aquicultura. Segundo o governo, a nova versão foi aprovada em consenso entre trabalhadores e empregadores na Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP).

Um dos pontos mais importantes é o fim da exigência de aplicação de normas urbanas no meio rural sem observância das peculiaridades do setor. Para o governo, esse item gerava uma grande insegurança jurídica e aplicação de multas, além de causar confusão para o produtor rural sobre qual norma ele deveria seguir.

"Será que faz sentido obrigar um proprietário a oferecer instalações permanentes de refeitórios ou de alojamentos, em atividades itinerantes, que muitas vezes são desenvolvidas sobre um cavalo? Isso era exigido, e nós revisamos isso por unanimidade, por consenso, e trouxemos mais segurança também para o empregado. Estamos entregando normas mais racionais, sem complicações e com menos custo para o setor produtivo", afirmou o secretário Bruno Bianco.

eSocial

Outra mudança anunciada na cerimônia é a instituição do Sistema Simplificado de Escrituração Digital de Obrigações Previdenciárias, Trabalhistas e Fiscais (eSocial simplificado).

De acordo com o governo, as mudanças no leiaute do sistema simplificam o preenchimento e eliminam campos que tomavam desnecessariamente tempo para preenchimento. "O formulário mais leve atende às procedentes reivindicações do setor produtivo do país, sem prejuízo da manutenção de informações importantes para a continuidade das políticas públicas de trabalho e de previdência", informou o Ministério da Economia, em nota.

Agora, o CPF passará a ser o único número de identificação do trabalhador, dispensando a referência a outros números cadastrais, como, por exemplo, PIS e Pasep. Também foram excluídos os pedidos de informações que já constam nas bases do governo, como é o caso do número de RG e da CNH.

As regras de validação não impedem mais a transmissão de dados, e os impedimentos foram substituídos por avisos, evitando a cobrança de multas por atraso na entrega de informações. As exigências que não estavam previstas em lei também foram retiradas.

Ainda de acordo com a pasta, uma parceira do eSocial com as juntas comerciais permitirá o registro dos empregados no momento da inscrição da empresa (sem necessidade de ingresso em novo login ou sistema).

Já os módulos de empregador doméstico e microempreendedor individual passaram por transformações de facilitação que incluem a alteração da linguagem, existência de um assistente virtual e lançamento automático do 13º salário. Em agosto, foi lançado o aplicativo do empregador doméstico, que permite a este fechar a folha de pagamento de seu empregado em apenas alguns cliques no próprio smartphone.

Edição: Nádia Franco

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 22/10/2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170424--porto-do-pecem.jpg>

O Completo do Pecém e a multinacional chinesa Mingyang Smart Energy assinaram memorando de entendimento para a instalação de um parque eólico offshore na região do litoral norte do polo portuário e industrial.

“Hoje o Complexo do Pecém possui empresas que contribuem diretamente com a matriz energética do Estado do Ceará. Agora, estamos iniciando os primeiros estudos de viabilidade em torno desse projeto pioneiro, um projeto de energia eólica offshore, o que é extremamente importante para o desenvolvimento e o consequente amadurecimento do setor de energias renováveis no Brasil”, afirmou Danilo Serpa, presidente do Complexo do Pecém, durante a cerimônia.

No último mês de setembro, o governo do Ceará, que é acionista majoritário do Complexo do Pecém, já havia assinado um memorando com a Mingyang para formalizar a intenção de receber um complexo eólico offshore no estado.

Segundo previsões iniciais, o empreendimento deverá gerar aproximadamente 2 mil empregos durante sua fase inicial. De acordo com o titular da Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Ceará (Sedet-CE), Maia Júnior, a expectativa é de que o empreendimento da Mingyang esteja implantado até o ano de 2023, gerando emprego e renda para o estado.

Para se instalar no Ceará, a empresa levou em consideração fatores como localização geográfica estratégica, que assegura potencial para a geração de energia elétrica a partir de fontes renováveis, assim como a infraestrutura do Complexo do Pecém. O vice-presidente da Mingyang, inclusive, ressaltou a intenção do grupo chinês em transformar o Porto do Pecém em um hub de exportações para usinas eólicas offshore no Brasil e também no exterior.

“Acreditamos que a Mingyang e o Pecém serão ótimos parceiros. Nesse momento iniciamos uma nova etapa do projeto com a assinatura de um memorando específico. Na próxima fase pretendemos fazer um piloto (teste) de implantação de turbina de eólica offshore e com isso será adquirido experiência em design, orçamento, construção e permissões legais para futuros projetos mais grandiosos. A Mingyang está disposta a compartilhar essa experiência com o Estado do Ceará, com o Complexo do Pecém e com a indústria em geral. Esse deverá ser o nosso primeiro projeto do tipo offshore em toda a América Latina, por isso planejamos iniciar a construção já em 2022”, conclui Larry Wang – Vice Presidente da Mingyang Smart Energy Group.

Também participaram, virtualmente, da cerimônia de assinatura do memorando, executivos da multinacional chinesa; da Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Ceará (SEDET); e do Complexo do Pecém, além de representantes do Consulado-Geral da China no Recife.

“Mesmo na pandemia, os dois países têm bases profundas, necessidades grandes e futuros brilhantes na cooperação. Nesta cerimônia temos alguns objetivos principais: o primeiro é testemunhar o nascimento deste projeto de grande importância para a Mingyang Smart Energy,

maior fabricante de aerogeradores da China. Quando o projeto estiver concluído, será o primeiro na América do Sul acumulando assim experiências valiosas na área de licenciamento, construção e cooperação”, enfatiza Yuqing Yan – Cônsul Geral do Consulado-Geral da China no Recife.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/10/2020

QUE TIPO DE MERCADORIA VOCÊ SUPÕE QUE OS CONTÊINERES CARREGAM NA CABOTAGEM?

Por Mauricio Alvarenga OPINIÃO 22/10/2020 - 20:55



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170308-conteiner-porto.jpg>

Quando vemos um navio porta contêiner no mar ou parado no terminal portuário, o que enxergamos a olho nu é um monte de caixas metálicas. Ou, para quem já é um pouco mais familiarizado, diversos contêineres empilhados. Mas, afinal, que tipo de mercadoria você supõe que os contêineres carregam?

Para começar, essa é uma dúvida universal. Até nossa própria tripulação, pessoas que estão embarcadas em nossos navios, muitas vezes não sabem o que tem lá dentro. Fui questionado outro dia, por exemplo, por nosso diretor de operações, se tínhamos uma lista de tudo o que transportamos. O objetivo? Matar a curiosidade de quem coloca, tira e faz com que essas caixas cheguem até às indústrias, aos consumidores finais.

Se formos pensar na indústria brasileira e nas mercadorias que consumimos todos os dias em nossas casas, no tamanho e no espaço físico que elas ocupam hoje, praticamente 90% do que é produzido no Brasil, conseguimos transportar em navios, dentro dos contêineres. Isso inclui qualquer tipo de produto, desde os que são cruciais para abastecer a população, como os que estão dentro da categoria alimentos e bebidas, inclusive refrigerados, até itens pertencentes a um segmento um pouco mais complexo, como o químico e de cargas perigosas.

Então, nós transportamos de tudo dentro dos contêineres. E esse transportar de tudo só depende de como essa carga é acomodada. Ou seja, desde que ela fique armazenada dentro do compartimento de forma capaz de garantir tanto a segurança do produto, como das embarcações e das pessoas que fazem parte da tripulação.

Claro que tem alguns segmentos com maior "vocação" e que estão na cabotagem há alguns anos, alimentos, bebidas, siderúrgico, constru o civil. Há outros que possuem uma maior resistência a vir para este modal, por exigirem um atendimento e serviço com nível de acuracidade muito maior, ou que envolvem o transporte de perecíveis, por exemplo. Um segmento promissor e que já está se adaptando a essa realidade são os varejistas, atacados, supermercados, que atendem ao consumidor final. Essas empresas passaram a usar a cabotagem com maior intensidade faz uns dois anos. E isso tem se intensificado cada vez mais.

O importante é que, independente do tipo de mercadoria que você suponha que os contêineres carregam, o que posso afirmar é que eles são a maneira mais segura que existe para o transporte de quase todo tipo de carga. Além da redu o dos custos logísticos, já que os contêineres podem ser transferidos rapidamente para diferentes modais de transporte, evitam-se acidentes e prejuízos comuns ao manuseio direto dos produtos. Não podemos esquecer que o  ndice de avarias nas cargas transportadas pela cabotagem é muito pequeno em compara o aos danos causados pelos outros modais. A carga também fica muito menos exposta aos riscos de segurança nas rodovias, o que se traduz e um  ndice de roubo de cargas muito baixo.

Para finalizar, vale lembrar que a cabotagem hoje no Brasil é bem estruturada. Os navios porta-contêineres que operam são eficientes e carregam grandes volumes de cargas, variando a

capacidade, entre 1.700 a 5.100 TEUs (equivalente ao contêiner de 20 pés), em cada um desses navios. Os serviços são regulares e cobrem toda a costa brasileira, permitindo que os produtos produzidos no Sul e Sudeste do país sejam entregues no Nordeste e Norte e vice versa. Para exemplificar, atualmente temos quatro navios saindo de Santos em direção ao Nordeste toda semana. Ou seja, dia sim e dia não, tem um gigante dos mares partindo do Sudeste carregado com os mais diversos tipos de produtos e que chegarão aos as indústrias e lares brasileiros.

Certamente, para quem trabalha com logística e enfrenta diariamente os desafios deste país continental e ainda não teve a oportunidade de experimentar a cabotagem, garanto que vale a pena.

Mauricio Alvarenga é diretor comercial da Log-In Logística Intermodal

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/10/2020

SANTOS BRASIL INAUGURA NOVO CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO NA REGIÃO DO ABC PAULISTA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/10/2020 - 20:54



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201022-santos-brasil-centro-de-distribuicao-cd-abc-paulista.jpg>

CD Imigrantes amplia em 30% a capacidade de estocagem da Companhia em armazém geral

A Santos Brasil inaugura seu segundo Centro de Distribuição (CD) na região de São Bernardo do Campo (SP). Com 7.376 m2 e espaço para 13.184 pallets, a nova unidade aumenta em cerca de 30% a

capacidade de armazenagem da Santos Brasil em armazém geral, ampliando a oferta de operações verticalizadas do porto à porta e a atuação da Companhia em operações 3PL (Third-Party Logistics), com atividades sob medida, que envolvem alto nível de complexidade.

O CD Imigrantes, às margens da Rodovia dos Imigrantes, fica bem próximo ao CD São Bernardo, em um condomínio fechado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/10/2020

“SOMOS O ÚNICO SETOR QUE AINDA POSSUI MONOPÓLIO LABORAL”, CRITICA A ABTP

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 22/10/2020 - 20:05



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160927-trabalhadores-portos.jpg>

Arquivo

A associação defende a quebra do monopólio dos OGMOs no fornecimento de trabalhadores portuários avulsos.

O Tribunal de Contas da União (TCU) divulgou, no início deste mês, relatório com recomendações aos portos para melhorar a eficiência. Dentre aquelas está a necessidade de revisão do sistema de oferta de trabalhadores avulsos, atualmente gerido pelos

Órgãos de Gestão de Mão de obra (OGMOs). No entendimento do tribunal, o caráter monopolista do órgão sobre os trabalhadores está sendo prejudicial ao setor portuário.

De acordo com o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, esse entendimento vem se revelando unanimidade entre entidades do setor e da justiça. Ele afirmou que a associação não é contrária a existência de trabalhadores avulsos, mas sim ao regime monopolista. Para ele esse sistema precisa ser quebrado para poder oxigenar o mercado e o setor como um todo. Ele lembrou ainda que este seja único setor da economia que ainda possui monopólio laboral, o que indica a necessidade de mudança.

“No setor portuário deve haver liberdade econômica, de preço e também de contratação”, disse Silva. Para a ABTP o caráter monopolista dos OGMOs vem sendo prejudicial não apenas para o mercado, mas também para os próprios trabalhadores avulsos que não estão usufruindo da verba para treinamentos. Portanto, ele acredita que o mercado deve realizar a seleção dos trabalhadores dentro de modo que atenda as condições exigidas, ou seja, aqueles que estejam habilitados para determinado serviço.

Silva informou que essa realidade já está caminhando para uma mudança. Um dos indícios disso é que a justiça vem reconhecendo em diversas situações que não é possível contratar trabalhador sem a habilitação exigida.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) também avalia que os OGMOs precisam ser opcionais aos operadores portuários, e que o monopólio dos trabalhadores portuários avulsos não se justifica. Na análise da agência, essa forma de gestão laboral, prevista pela Lei dos Portos (nº 12.815/2013) não atende mais atual realidade dos portos no país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/10/2020

CONSTRUÇÃO DE FRAGATAS ABRE NOVAS PERSPECTIVAS PARA INDÚSTRIA DE NAVIPEÇAS, DIZ GERENTE DO PROGRAMA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 22/10/2020 - 19:18

Comandante Moura citou, entre desafios, a necessidade de superar o momento de estagnação no fornecimento de empresas nacionais para a indústria local.

A assinatura do contrato para construção das fragatas Tamandaré abre novas perspectivas de fornecimento indústria nacional de equipamentos navais. O gerente do programa de fragatas classe Tamandaré (PFCT), capitão de mar e guerra Roberto Marcelo Moura dos Santos, disse que são oportunidades possíveis, mesmo com a baixa demanda da construção naval brasileira nos últimos anos. Ele ressaltou que essa indústria vem de um passado recente de atendimento a projetos da indústria offshore, cujos requisitos tecnológicos se aproximam dos militares devido ao emprego cada vez maior de componentes comerciais nos projetos das forças armadas.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200305-classe-meko-02.jpg>

Classe Meko/Divulgação thyssenkrupp

O comandante Moura citou como desafio superar o momento de estagnação no fornecimento de empresas nacionais para a indústria local. Ele também elencou a necessidade de a indústria obter certificação e classificação capazes de fazer frente aos desafios de tecnologia do produto e do seu processo produtivo e de sua catalogação. Para o gerente do PFCT, ter êxito nessa missão também

passa por melhorar o serviço pós-venda, penetrando nos canais de venda de estaleiros e na cadeia de suprimento do produto, assim como nos canais de venda internacionalizados.

A construção dos navios da classe Tamandaré será realizada no Brasil com expectativa de taxas de conteúdo local acima de 30% para o primeiro navio e de 40% para os demais, conforme contrato assinado com a Marinha. A avaliação final do cumprimento dos percentuais de conteúdo local será realizada pela Empresa Gerencial Projetos Navais (Emgepron), subsidiada pelos dados fornecidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). As quatro fragatas serão construídas pela sociedade de propósito específico (SPE) Águas Azuis no estaleiro TKMS Brasil Sul (antigo Oceana), em Itajaí (SC). A SPE é formada pela thyssenkrupp Marine Systems, Embraer Defesa & Segurança e Atech.

A força naval considera que a imposição de índices de conteúdo local relativamente elevados para as fragatas, levando em conta que os sistemas de armas e comunicações são predominantemente importados, correspondem a uma parcela considerável do custo total, abrindo boas oportunidades para a indústria de navieças. As perspectivas advindas das necessidades de sobressalentes catalogados internacional para manutenção do ciclo de operação dos navios representam perspectiva de participação sustentável do parque nacional.

O comandante Moura observa uma tendência atual de terceirização da produção dos estaleiros acarreta maior coparticipação da cadeia de suprimento no processo produtivo das embarcações. “Estaleiros priorizam os fornecedores conforme sua criticidade relativa ao impacto nos lucros e riscos de fornecimento na maior parte dos casos a qualidade e os custos envolvidos, incluindo logísticos, predominam como fator de peso”, analisou, nesta quinta-feira (22), durante o webinar ‘Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro apresenta seus projetos’, promovido pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan). Ele acrescentou que a estratégia de associação em arranjos produtivos locais (APLs), ou clusters, se mostra alternativa viável para a mobilização dos agentes envolvidos e direcionamento dos esforços político para o atendimento e inclusão maior e mais sustentável da indústria nacional na cadeia de suprimento das novas fragatas.

Moura destacou que, além do índice de conteúdo local, a participação da indústria nacional nesse projeto se dará pela transferência de tecnologia (sistemas CMS - de gerenciamento de combate e IPMS - de gerenciamento de plataforma integrada). Os dois sistemas são desenvolvidos pela Atech (grupo Embraer), com apoio da alemã Atlas Elektronik e a canadense L3 Mapps. “Atech e a Marinha do Brasil serão capacitadas a conduzir manutenções corretivas, adaptativas e evolutivas desses sistemas ao longo do ciclo de vida das fragatas”, afirmou.

Moura frisou que as oportunidades que surgem para indústria de navieças no apoio logístico integrado e gestão do ciclo de vida decorrem de contribuições de curto prazo e na prospecção de soluções de longo prazo. O gerente do PFCT explicou que cerca de 20% do custo total do ciclo de vida é despendido durante a fase de concepção, desenvolvimento e produção, restando cerca de 80% do custo total ciclo de vida para fase de operação e apoio logístico.

Segundo o comandante Moura, a gestão do conteúdo local amplia o potencial da participação do conteúdo local no sentido de apresentar ganho de escala produtiva, não associada somente à escala de demanda de emba nesse ciclo de obtenção, mas à sua manutenção ao longo do ciclo de operação. Ele lembrou que a catalogação é uma obrigação contratual estabelecida pelas partes, devendo incluir a classificação de fornecedores, divididos em: influentes, estratégicos, não-críticos e gargalos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/10/2020*

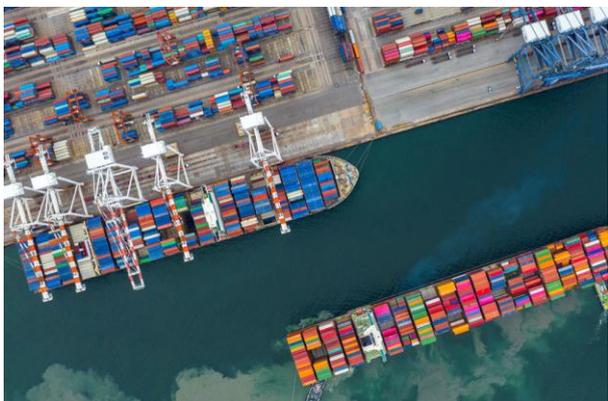
E-NAVIGATION: PORTOS SERÃO CONTROLADOS COMO AEROPORTOS E NAVIOS COMO AERONAVES

Por Dérika Virgolino NAVEGAÇÃO 22/10/2020 - 18:38

A Marinha do Brasil (MB) vem implementando no país o sistema e-Navigation, conceito disseminado pela Organização Marítima Internacional (IMO) para tornar a navegação mais segura, eficiente e sustentável. A principal inspiração para o sistema são as tecnologias de controle das torres dos aeroportos internacionais, sobretudo no que se refere à segurança e

trocas de informações com os aviões. A proposta é que essa relação também seja estabelecida entre portos e navios.

O Almirante de Esquadras Marcelo Francisco Campos afirmou, durante “Webinar: Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro apresenta seus projetos”, realizado nesta quinta-feira (22), que o e-Navigation não é um equipamento, mas sim um conceito de ‘navegação aprimorada’. Segundo ele, a ideia é que a navegação tenha o controle idêntico a de uma aeronave com o objetivo de otimizar o emprego das embarcações. Ele destacou que o sistema vai propiciar o acompanhamento mais preciso dos navios, buscando evitar que aconteça acidentes como o ocorrido em 2019, que resultou no derramamento de cinco mil toneladas de óleo na costa brasileira.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200909-navio-porta-conteiner-porteiner-porto.jpg>

Atualmente o e-Navigation está na fase de divulgação entre os órgãos e Autoridades Portuárias.

Dois principais aspectos caracterizam o e-Navigation: a harmonização e a conectividade entre sistemas. A proposta é integrar sistemas já existentes. “Ele será o sistema dos sistemas”, disse o Almirante. A harmonização consiste na integração entre os sistemas que dão segurança aos navios e também serviços portuários. Para permitir tal harmonia, segundo ele, será

necessário o envolvimento de diversos atores em nível nacional. O e-Navigation, portanto, implica numa participação multissetorial, isto é, de entidades do âmbito do governo, das autoridades portuárias, marítimas, “uma gama de atores que precisam ser integrados dentro dessa estratégia”, frisou.

A conectividade é outro ponto importante dentro do sistema, visto que todas as informações desses sistemas de navegação e serviços de apoio em terra serão encaminhadas para um portal único que será criado. A plataforma irá conter informações georeferenciadas dos navios e dados ligados à navegação, condições de clima e tempo, informações portuárias, de fiscalização, atualização de cartas náuticas entre outros.

O sistema é composto por vários eixos importantes: ciência, tecnologia e informação; desenvolvimento econômico; segurança; tecnologia da informação, com a criação do portal único e a capacitação de pessoal, a partir do ensino profissional marítimo. Parte da ciência e tecnologia vem da Marinha, em especial da Diretoria Geral de Navegação. Já a função do estado, de acordo com o Almirante, será fazer a ligação com os demais ministérios para que seja implantado no país.

Ele informou ainda que a implementação do conceito esteja associado ao Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (Sisgaas). Este seria a parte militar e dentro dele a área comercial será o e-Navigation. “Isso tem que ser visto como um conceito de estado. Nós temos que implantar de forma integrada. E o Cluster Naval Tecnológico ele enfatiza essa integração entre todos esses entes”, disse o Almirante. Para ele, a adoção dessa estratégia é importante também considerando que todo o mundo já está desenvolvendo esse conceito.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/10/2020

ASSIMETRIA NA EFICIÊNCIA PODE PRESSIONAR DESESTATIZAÇÃO EM TODOS OS PORTOS, DIZ PILONI

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 21/10/2020 - 20:49

Mas o secretário garantiu que enquanto isso não acontece, o governo vem trabalhando para que a gestão pública dos portos seja mais eficiente.

Uma das preocupações levantadas pelos debatedores do painel “Os Caminhos para Desestatização dos Portos do Sudeste”, dentro do Sudeste Export, realizado nesta terça-feira (20), foi sobre possíveis assimetrias entre os portos com a desestatização de algumas Companhias Docas. No entanto, segundo o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, isso pode gerar uma pressão para que o modelo seja aplicado em todos os portos organizados do país. Atualmente estão sendo desestatizadas a Companhia Doca do Espírito Santo (Codesa), os Portos de Santos e São Sebastião e o Porto de Itajaí.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160601-porto-de-Santos4.jpg.jpg>

Arquivo

De acordo com o secretário, embora a assimetria seja uma preocupação do governo, ela indica, ao mesmo tempo, que existe uma “clara percepção” de que a desestatização vai trazer um novo padrão de eficiência para os portos no país. Portanto, para ele, esse debate pode possibilitar que seja implementado nos demais portos o modelo privado. Piloni afirmou que a ideia é fazer com a desestatização dos portos seja “um

caminho sem volta”, assim como já vem sendo no setor aeroviário.

Mas enquanto apenas quatro Autoridades Portuárias estão sendo desestatizadas, ele destacou que o governo vem trabalhando para trazer mais eficiência para a gestão pública dos portos. Ele lembrou que algumas mudanças regulatórias já estão sendo feitas, como é o caso da recente aprovação da Lei nº 14.047/2020 que alterou alguns aspectos da chamada Lei dos Portos (nº 12.815/2013).

Piloni afirmou ainda que alguns instrumentos portuários que garantem a preservação do interesse público no setor serão prioridade dentro dos modelos de desestatização. Um deles é o respeito aos contratos firmados com as empresas arrendatárias. Segundo ele, todas as cláusulas contratuais serão respeitadas pelo concessionário, a menos que as mudanças ocorram em concordância com os operadores. Mas o objetivo é que haja um máximo de flexibilidade contratual e que a relação entre arrendatário e concessionário seja regida pelo direito privado.

Outro aspecto que deve mantido com a desestatização é o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos portos. O secretário disse o que o modelo de desestatização que será levado para a consulta pública deverá manter um pouco das premissas da gestão pública, e o PDZ é uma dessas premissas. “Haverá liberdade para o privado neste quesito, mas que este mantenha sempre o olhar estratégico da política pública”, disse. Portanto, os PDZs continuarão sendo objeto de análise prévia do Ministério da Infraestrutura. Segundo ele, esta questão estará presente no contrato de gestão para não gerar insegurança jurídica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/10/2020

DOCAS DO RIO CRIA PROTOCOLO PARA PROTEGER NOVO BALIZAMENTO DO CANAL DE COTUNDUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/10/2020 - 20:45

O Grupo de Trabalho (GT) que estuda Projetos de Melhoria de Acessibilidade do Porto do Rio de Janeiro, composto por representantes da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), da Marinha do Brasil (MB), da Praticagem RJ e das empresas arrendatárias dos terminais portuários MultiRio, ICTSI Rio e Triunfo Logística, parceiras na execução de diversas ações nesse sentido, debateu, durante sua última reunião mensal ocorrida no dia 15, ações com vistas à proteção do novo balizamento implantado no Canal de Cotunduba.

No intuito de resguardar a sinalização náutica recém-instalada no Canal de Cotunduba, principal acesso aquaviário de navios de grande porte ao Porto do Rio de Janeiro, a CDRJ criou um protocolo de ações para minimizar os riscos de danos às novas e modernas boias articuladas submersíveis (BAS).



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201021-sinalizacao-boia.jpg>

Entre as medidas a serem tomadas, a autoridade portuária, que já monitora as boias por meio de câmeras de CFTV do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS), estuda a colocação de placas alertando sobre a proibição de acesso às boias; a instalação de sensores de presença que acionem o pessoal de serviço na Gerência de Acesso Aquaviário (Gerqua) e do Centro de Comando e Comando de Segurança

Portuária (CCCSP) dos Portos do Rio de Janeiro e Niterói; a colocação de barreiras físicas que impeçam o acesso às lanternas das BAS; e o desenvolvimento de campanhas de conscientização junto à comunidade marítima.

Além disso, o protocolo prevê maior agilidade de comunicação com a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), a fim de coibir quaisquer atos de vandalismo no balizamento. Dessa forma, caso alguém seja avistado sobre um dos sinais náuticos ou mesmo utilizando-o como ponto de amarração, tanto a autoridade portuária como a autoridade marítima serão imediatamente informadas a fim de permitir uma abordagem tempestiva no local.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/10/2020

COM INDEFINIÇÃO SOBRE REPORTO INVESTIMENTOS JÁ ESTÃO SENDO REPRESADOS, AFIRMA ABTP

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 21/10/2020 - 19:27

Divegação



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160831-porto-de-santos.jpg>

Arquivo

O Reporto é importante para que os operadores portuários possam fazer investimentos em máquinas e equipamentos.

Prestes a encerrar sua vigência, o Reporto vem correndo o risco de não ser renovado. O Projeto de Lei (nº 4491/2020), BR do Mar, que traz uma emenda que garante a prorrogação do regime por mais cinco anos está travado no Congresso Nacional. Além disso, o governo - especialmente o Ministério da Economia - ainda não vem sinalizando de forma positiva sobre esta renovação. Diante desse cenário, a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), alerta para a existência de investimentos que já estão represados, visto que algumas empresas não estão assinando contratos aguardando definições sobre o tema.

O diretor-executivo da ABTP, Jesualdo Silva, afirmou que a demanda pela prorrogação do Reporto já tem o apoio do Ministério da Infraestrutura que entendeu a importância do regime não apenas para o setor portuário, mas também para o ferroviário. Ele disse que o Reporto é muito importante para os investimentos que vêm sendo feitos nas ferrovias, como é o caso da Malha Paulista que obteve recente autorização de bilhões em investimentos. Silva destacou que caso não seja renovado, esses contratos deverão ser revisados e reequilibrados.

“O governo precisa decidir e rápido, pois já está muito de próximo de encerrar a vigência do regime”, alertou Silva. O Reporto se encerra em 31 de dezembro deste ano. Além da emenda no BR do Mar, ele lembrou que existem outros projetos no Congresso Nacional que também visam à renovação do benefício, como é o caso da proposta de lei do deputado Alexis Fonteyne (Novo/SP), que defende a prorrogação até dezembro de 2021 e também da deputada Rosana Valle (PSB/SP). “Então é uma demanda que pode andar no legislativo, mas que precisa da sinalização do executivo para os diálogos e negociações”, disse.

Silva ressaltou ainda que o impacto do benefício tributário na receita é de -1%, mas que, por outro lado, o efeito que é capaz de produzir no comércio exterior e na balança comercial do país é muito grande. Ele informou ainda que esteja mantendo diálogos com o governo e com os parlamentares, e que já solicitou um encontro do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas para debater o tema.

“É importante destacar que esse é um assunto de soberania nacional, pois, mesmo na pandemia (da Covid-19) foram os portos que mantiveram o abastecimento dentro e fora do país”, frisou Silva. Ele afirmou também que outros regimes especiais já foram renovados e que por isso não consegue compreender porque o Reporto ainda não foi. A ABTP defende que o benefício seja prorrogado por pelo menos dois ou três, mas que esse tempo seja suficiente para que os contratos de compra dos equipamentos sejam concluídos.

O Reporto é um regime tributário especial que desonera a importação de máquinas e equipamentos para os setores portuário e ferroviário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/10/2020