

## **DPWORLD INICIA OPERAÇÕES DE CELULOSE EM NOVO TRECHO DE CAIS**

Terminal vai inaugurar, nesta semana, os primeiros 220 metros do projeto que prevê a ampliação da movimentação

*Fernanda Balbino Da Redação 20.10.19 17h08 - Atualizado em 20.10.19 17h50*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.72182:1571580210/Terminal-da-DP-World-em-construc-o-no-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=400730c&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.72182:1571580210/Terminal-da-DP-World-em-construc-o-no-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&$p$f=400730c&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Obras na DP World: construção de mais 227 metros de cais serão concluídas até o final do ano (Carlos Nogueira/ AT)*

trecho de cais nesta semana. Inicialmente, os 220 metros serão destinados à movimentação de celulose. No entanto, a área também poderá servir para atracação de navios porta-contêineres no futuro.

A DP World Santos, terminal privado localizado na Margem Esquerda, na Área Continental de Santos, planeja iniciar operações do seu novo

Em 2017, o terminal portuário privado e a Suzano, segunda maior produtora de celulose de eucalipto do mundo, assinaram um contrato de longo prazo para armazenagem e operação portuária da carga. Até o ano que vem, serão construídas novas estruturas e a previsão é de que 3,3 milhões de toneladas da carga sejam movimentadas por ano na instalação.

O plano da DPW e da Suzano prevê a construção de 447 metros de cais. Os primeiros 220 metros já foram concluídos e devem receber a primeira embarcação nos próximos dias. Segundo a empresa, os 227 restantes serão entregues até dezembro.

A partir daí, a DPW prevê ampliar suas operações de celulose. A previsão é de que 600 mil toneladas do produto sejam movimentadas ainda neste ano no terminal privado.

E as expectativas apontam que o volume deve crescer no próximo ano. Isto porque está prevista para janeiro a conclusão de obras na retroárea.

As intervenções incluem a construção do novo armazém, com capacidade estática de 35 mil toneladas. Um, viaduto, ferrovia e demais obras civis também estão na lista de intervenções através da parceria entre a DPW e a Suzano.

### Licenças

As autorizações para a utilização do novo trecho de cais foram expedidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). No último dia 11, o órgão deu o aval para o início das atividades de movimentação de carga geral ou containerizada. O Termo de Liberação de Operação (TLO) foi publicado na última segunda-feira (14), no Diário Oficial da União (DOU).

A DPW ainda aguardava um outro aval do Governo Federal, a habilitação de terminal privado ao tráfego marítimo internacional. Esta autorização foi expedida na última terça-feira (15) e publicada na última quinta-feira (17) no DOU.

A partir de agora, estão autorizadas as operações de carga e descarga de navios no novo trecho de cais. Diante do aumento da movimentação de contêineres no terminal, não estão descartadas, no futuro, operações com caixas metálicas naquela região.

## CRISE NO PORTUS SERÁ TEMA DE DISCUSSÃO ENTRE SINDICATOS E RODRIGO MAIA

Entidades pedirão apoio do presidente da Câmara dos Deputados, na próxima terça-feira (22), para salvar fundo de pensão dos portuários

Fernanda Balbino Da Redação 19.10.19 16h56 - Atualizado em 19.10.19 17h19



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.72025:1571488253/Sede-da-Codesp.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=a18007c&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.72025:1571488253/Sede-da-Codesp.JPG?f=2x1&$p$f=a18007c&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Plano de desestatização da Codesp preocupa associados ao Portus (Carlos Nogueira/AT)*

A crise do Instituto de Seguridade Social Portus, o fundo de pensão dos trabalhadores de companhias docas de todo o País, será tema de discussão entre cerca de 30 sindicatos portuários e o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM), na próxima terça-feira (22). O encontro, intermediado pela deputada federal Rosana Valle (PSB), tem como objetivo garantir apoio para a aprovação de um plano capaz de resolver o problema de 10 mil associados.

Desses, 4.800 trabalhadores, aposentados ou pensionistas estão na região. Estimativas apontam que o fundo de pensão tem um rombo de R\$ 3,7 bilhões.

O presidente do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos, será um dos participantes da reunião com o presidente da Câmara dos Deputados. Ele aponta que há uma “proposta sedutora” para sanar as contas do fundo de pensão.

“Nós temos um plano apresentado informalmente, por isso, não podemos revelar detalhes ainda. O que queremos, nesta reunião, é o apoio dele (Rodrigo Maia). Precisamos de aprovação da Sest (Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais) porque o acordo prevê alguns compromissos das companhias docas”, explicou o sindicalista.

Apesar da necessidade de apoio das patrocinadoras, Cirino garante que o plano não prevê um novo repasse financeiro. “Não queremos um aporte do governo. Queremos uma definição que acabe, de uma vez por todas, com essa agonia”.

Para o presidente da Associação dos Participantes do Portus (APP), Odair Augusto de Oliveira, o momento é de expectativa, diante da preocupação com o futuro de milhares de trabalhadores. “A gente tem que acreditar. Até os 49 minutos do segundo tempo, a gente pode ganhar e eu ainda tenho esperanças, ainda mais com essa proposta. Mas precisamos do apoio das patrocinadoras”.

### Preocupação

A deputada Rosana Valle conversou pessoalmente com Maia, na noite de quinta-feira, e garantiu a confirmação da reunião. A parlamentar pontuou a preocupação dos trabalhadores, diante do plano do Governo Federal de desestatização da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a maior patrocinadora do Portus.

“No âmbito administrativo, cabe destacar que não prosperaram os sucessivos pleitos de mediação feitos junto a Previc para que o plano seja saldado através de um amplo acordo para assegurar o ingresso de recursos e estancamento dos deficits, consoante ao equacionamento das dívidas das patrocinadoras e União Federal, bem como coparticipação de seus integrantes, os quais, honradamente, contribuíram por décadas com a instituição”, afirmou a parlamentar.

## CONHEÇA O PORTO: AS OPERAÇÕES DE LÍQUIDOS NO CAIS SANTISTA

Entenda como funciona as operações destas cargas

Da Redação 19.10.19 14h46 - Atualizado em 19.10.19 14h49



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.1\\_0082:1547655658/Ilha-Barnabe-graneis-quimicos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=2df163c&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.1_0082:1547655658/Ilha-Barnabe-graneis-quimicos.JPG?f=2x1&$p$f=2df163c&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

*Na Ilha Barnabé existem dois pontos públicos de atracação e um ponto privativo para operar líquidos (Carlos Nogueira/AT)*

Ácido fosfórico, álcool, amônia, gasolina, sucos cítricos, óleo diesel e combustível. As cargas estão entre os principais granéis líquidos movimentados pelo Porto de Santos no primeiro semestre. De janeiro a julho, mais de 8 milhões de toneladas de granéis líquidos foram movimentadas em Santos. O volume representa 12,7% da movimentação total do cais santista neste período.

Passam pelo Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa produtos como óleo combustível, gasolina, álcool, soda cáustica, produtos químicos e derivados de petróleo. Na instalação, há um pier (ponto privado) com quatro berços de atracação. As embarcações também atracam na parte interna para abastecer os navios com óleo bunker (combustível marítimo).

### PUBLICIDADE

Já na Ilha Barnabé, existem dois pontos públicos de atracação e um ponto privativo, onde são movimentados granéis líquidos como álcool, ácido acético, soda cáustica, matéria-prima para indústria de plásticos e farmacêutica, produtos químicos em geral.

Além destas cargas, o Porto de Santos é o principal do País a escoar suco de laranja. Em Santos, são exportados sucos de laranja não congelados. As operações ocorrem, principalmente, no TUP Sucocítrico Cutrale, no Terminal Citrosuco Serviços Portuários (cais do armazém 29) e no Terminal Citrovita (Rhamo).

Uma parte significativa dos granéis líquidos são transportados por dutovias. O embarque é feito por um conjunto de bombas e braços mecânicos. No navio, as mercadorias são armazenadas em parques de tancagem ou em contêineres. Os líquidos que necessitam de refrigeração são destinados aos reefers.

Fonte : A Tribuna Digital - SP  
Data : 21/10/2019



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## **ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS AUDIÊNCIA PRESENCIAL SOBRE AFRETAMENTO NA NAVEGAÇÃO INTERIOR ACONTECERÁ AMANHÃ (22)**

Reunião começará às 15h na sede da Agência, em Brasília

A ANTAQ realizará, amanhã (22), Audiência Pública presencial no auditório do Edifício Sede da ANTAQ, localizado no SEP 514, Conjunto “E”, Asa Norte – Brasília/DF, com início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 17h30 o seu horário limite. A reunião faz parte da consulta pública que tem como objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o

aprimoramento da proposta de norma que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcação na navegação interior.

O credenciamento será realizado no local supracitado das 14h30 às 15h30.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 21/10/2019



## **PORTAL PORTO GENTE**

### **ENTREVISTA - DIFERENCIAL DOS PORTOS DO PARANÁ ESTÁ NA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA**

*Vera Gasparetto*

Em entrevista especial, o presidente da Appa, Luiz Fernando Garcia, comemora números dos portos paranaenses, cujo agronegócio responde por 92% da movimentação portuária.

O diretor-presidente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), Luiz Fernando Garcia, é formado em economia pela Universidade Federal do Paraná (UFPR) e tem no seu currículo passagens pela Secretaria dos Portos (SEP), do antigo Ministério dos Transportes, e pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). Ele conta ao Portogente como vem trabalhando para gerir os terminais paranaenses diante das exigências atuais do mercado, com o foco principal no investimento nas infraestruturas terrestre e marítima e na armazenagem.



[https://portogente.com.br/images/600\\_Luiz\\_Apa.jpg](https://portogente.com.br/images/600_Luiz_Apa.jpg)

*Luiz Fernando Garcia orgulha-se de estar à frente de um "porto com logística inteligente". Foto: Divulgação | Appa.*

Exportação”, composto pelos nove terminais interligados e operações simultâneas, que elimina as paradas para troca de terminal e permite mais margem de negociação dos exportadores.

Portogente - Quais são os projetos atuais da Appa, considerando o cenário econômico do País?

Luiz Fernando Garcia - A principal preocupação da administração dos Portos do Paraná é preparar os terminais de Paranaguá e Antonina para o futuro. O cenário da demanda previsto dentro do Plano Nacional de Logística Portuária (PNPL), do Governo Federal, é que os portos paranaenses movimentem cerca de 85 milhões de toneladas de grãos até 2060. Para isso, investimos no tripé: infraestrutura terrestre, estrutura de armazenagem e infraestrutura marítima.

Na infraestrutura terrestre, investimos em melhorias nos acessos rodoviários e no aumento da malha ferroviária. Entregamos recentemente o viaduto na entrada de Paranaguá, na BR 277, com recursos de R\$ 12,7 milhões. A avenida Bento Rocha, importante acesso ao porto, recebe novo pavimento, sinalização e ciclovias, com investimentos de R\$ 15,9 milhões.

Na infraestrutura marítima, a dragagem de manutenção vai manter a profundidade no berços e áreas de manobra dos navios pelos próximos cinco anos. O valor investido pela Portos do Paraná é de aproximadamente R\$ 403 milhões. Também estamos licitando as obras de derrocagem, para remover rochas submersas. Além disso, em 2020 vamos entregar o novo berço 201 -com um



investimento de R\$ 177 milhões - e contratar os projetos de remodelação do Corredor de Exportação, além de realizar a primeira grande reforma do Píer Público de Inflamáveis.

Outra importante conquista, que deve alavancar os investimentos e dar mais agilidade aos processos de arrendamentos, é a descentralização de competências. A Portos do Paraná foi a primeira administração pública portuária do Brasil a receber a autonomia plena. A decisão do Governo Federal é baseada em índices de eficiência da gestão.

Quais são as principais demandas atendidas pelo Porto atualmente? Qual o impacto do mercado interno e externo?

Mais de 92% das exportações do Porto de Paranaguá são de produtos do agronegócio. Somos os primeiros do Brasil na exportação de óleo de soja e frango congelado. Os segundos na exportação de soja, farelo de soja, açúcar, carne e álcool. E o terceiro do país em exportação de madeira.

Na importação, somos o principal porto de entrada de fertilizantes no Brasil. Quase 34% de todo adubo que chega no país para as produções rurais, são via Paraná.

Com isso, o Paranaguá é o segundo porto brasileiro em valores movimentados, com superávit de mais de U\$ 3,5 bilhões em 2018 e U\$ 32,5 bilhões em corrente de comércio. O valor movimentado corresponde a 35% do Produto Interno Bruto (PIB) do Estado do Paraná, sendo superior ao PIB da Bolívia e próximo ao PIB do Panamá.

Quais vantagens operacionais, territoriais e tarifárias os Portos oferecem para seus usuários nacionais e também internacionais? Na sua opinião qual é o diferencial do Porto?

O principal diferencial dos Portos do Paraná está na eficiência logística. O nível de eficiência portuária influencia, diretamente, a competitividade dos produtos nacionais. Uma alta eficiência portuária conduz a baixos custos de exportação que, por sua vez, favorecem a concorrência das mercadorias nacionais nos mercados internacionais.

Com pouco mais de 5 km de cais e 24 berços, os portos de Paranaguá e Antonina conseguem movimentar mais carga, em tempo inferior, aos portos públicos com o mesmo perfil. A produtividade por metro linear de cais chegou a 10 mil toneladas em 2018. Santos, maior complexo portuário da América Latina, movimentou cerca de 8 mil toneladas para cada metro de cais. O porto paulista conta com uma extensão de cais de quase 16km e 66 berços de atracação.

Os Portos do Paraná diminuíram em 27% o tempo médio que os navios esperam para atracar no cais. Nos primeiros seis meses de 2018, um navio esperava, em média, 194 horas desde a chegada na baía de Paranaguá até a atracação. Em 2019, este tempo foi reduzido para 96 horas.

A permanência para operação também ficou menor. No ano passado, a média era de 54 horas no cais, 9% a mais que neste ano (50 horas). A eficiência reduz os custos dos exportadores e importadores e aumenta as vantagens de fazer negócios pelos portos de Paranaguá e Antonina.

No Brasil, Paranaguá é referência no pagamento de prêmio positivo para exportação de soja: “o prêmio da soja”. A eficiência do porto e a confiança do mercado na qualidade do produto exportado são essenciais para a formação dos preços de exportação e têm impacto direto no lucro dos produtores. Um dos diferenciais é a preferência de atracação para navios que já tenham carga pronta para o embarque. Assim, o tempo de espera ou lay time, fica abaixo da média e reduz os custos de estadia do navio.

Além disso, o formato do Corredor de Exportação, com nove terminais interligados e operações simultâneas, acaba com as paradas operacionais para troca de terminal e permite mais margem de negociação dos exportadores.

Para o cenário futuro, quais são as obras previstas, objetivos e metas a serem alcançados, no sentido de incremento da gestão e dos negócios?

Grandes obras preparam o Paraná para receber 85 milhões de toneladas de carga, previstas para serem movimentadas nos portos do Estado até 2060. O projeto de ampliação do cais, com implantação dos píeres em “T”, “F” e “L”, está em fase de estudos de impacto ambiental. Além de ampliar a capacidade de embarque e desembarque, as obras vão gerar emprego e renda. A previsão

é gerar até 600 empregos diretos durante a construção e, na fase de operação, empregar até 200 trabalhadores em cada empreendimento.



[https://portogente.com.br/images/Appa\\_Corredor.jpg](https://portogente.com.br/images/Appa_Corredor.jpg)

*Corredor de Exportação da Appa. Imagem: Agência de Notícias do Paraná | José Fernando Ogura.*

O Corredor de Exportação, área para embarque e desembarque de granéis sólidos, será ampliado. O píer em formato T será paralelo ao cais que já existe, com estrutura para receber mais quatro navios de forma simultânea. Além disso, a construção será na bacia de evolução, permitindo maiores profundidades com menores esforços de dragagem.

O complexo para exportação de grãos ganhará ainda uma nova área: o píer em formato F, no setor oeste do cais atual. Serão dois píeres de carregamento, paralelos ao cais acostável e interligado à extremidade oeste do berço 201.

O projeto também prevê a ampliação do píer de inflamáveis, que ganhará dois novos berços, em um novo píer em formato L.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 21/10/2019*

## **DE GESTÃO E EFICIÊNCIA NO PORTO DE SANTOS**

*Redação Portogente*

Como está a apuração sigilosa relativa ao pagamento adicional indevido, na ordem de R\$ 18 milhões, pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) aos serviços de dragagem prestados pela empresa Dragabrás, controlada pelo grupo belga Deme? Uma pergunta que só podemos fazer para o Ministério da Infraestrutura, pasta que assumiu a "herança maldita" de tal aditamento que deveria ter sido rejeitado.

Primeiramente, questiona-se o caráter sigiloso que se deu à investigação de um fato extremamente relevante para o funcionamento do maior Porto do Hemisfério Sul. Qualquer alteração de critérios técnicos de medição e pagamento da dragagem, ou de qualquer outro serviço, não pode ocorrer em circunstância alguma após firmado o contrato.

Sabe-se que a medição in situ dos volumes dragados sempre foi obtida considerando a diferença entre batimetria pré e pós, para se saber o volume que foi dragado nos diversos períodos do controle. Por isso, a importância do certificado de medição, que deve constar no processo.

O Termo de Aditamento indica que: "[...] alterando o critério de remuneração para considerar o efetivamente dragado nos termos do demonstrado da FI GEDRA-SUEXO/051.2017, importando com o acréscimo de até 25% do valor, bem como deferir o pagamento de valores devidos pelo quantitativo que efetivamente foram executados". A questão a ser esclarecida é qual a alteração ocorrida e a justificativa técnica para a execução dela.

Na Folha de Informação da Gerência de Dragagem (Gedra) foi considerada estimativa de volumes que constava no edital de convocação, cujos quantitativos já eram conhecidos muito anteriormente a essa ponderação, inclusive "dos volumes dragados e sedimentados ao longo do canal [e que] passaram a ser representativos". Por outro lado, deve ser explicada a proporcionalidade de assoreamento ao longo daquele ano, visto que tal fenômeno não é uniforme durante um período de 365 dias. Quais os reais motivos desse aditamento?

As correspondências trocadas ao longo de todo esse processo sugerem que os trechos 2 e 3 do canal de acesso ao Porto de Santos ou não têm nenhum impacto em relação à dragagem ou simplesmente não houve dragagem, pois a Dragabrás não pediu qualquer ressarcimento relativo a esses trechos. Os volumes constantes na FI da Gedra incluem as estimativas de dragagem desses

trechos. Tal "critério" não seria conflitante com o texto do aditivo, que explica "pagamento de valores devidos pelo quantitativo que efetivamente foram executados"?

Há, ainda, muitas perguntas a serem feitas e respondidas a este caso que Portogente batizou de Draga Jato. Tais questionamentos relacionam-se apenas ao aditivo, os quais devem ser explicados à luz do edital de licitação.

Até o momento ainda não foi questionada a transparência do processo licitatório em si, cujos resultados apresentam equívocos que ferem o bom senso, contribuindo na suspeição dos interesses vinculados ao contrato Dragabrás/Codesp na ocasião, culminando com esse indevido aditamento.

*Fonte : Portal Porto Gente*

*Data : 21/10/2019*



## **ESTIMATIVA DE INFLAÇÃO CAI PELA 11ª VEZ SEGUIDA PARA 3,26%**

Instituições financeiras reduziram, pela 11ª vez seguida, a estimativa para a inflação este ano. Segundo pesquisa do Banco Central (BC) feita ao mercado financeiro, divulgada todas as segundas-feiras pela internet, a previsão para a inflação, calculada pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, desta vez passou de 3,28% para 3,26% em 2019.

Para 2020, a estimativa caiu de 3,73% para 3,66%, na quarta redução seguida. A previsão para os anos seguintes não teve alterações: 3,75% em 2021, e 3,50%, em 2022.

As projeções para 2019 e 2020 estão abaixo do centro da meta de inflação que deve ser perseguida pelo BC. A meta de inflação, definida pelo Conselho Monetário Nacional, é 4,25% em 2019, 4% em 2020, 3,75% em 2021 e 3,50% em 2022, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo.

O principal instrumento usado pelo BC para controlar a inflação é a taxa básica de juros, a Selic. Quando o Comitê de Política Monetária (Copom) do BC reduz a Selic, a tendência é que o crédito fique mais barato, com incentivo à produção e ao consumo, reduzindo o controle da inflação e estimulando a atividade econômica.

Quando o Copom aumenta a Selic, o objetivo é conter a demanda aquecida e isso causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança.

Com expectativa de inflação em queda, o mercado financeiro reduziu a previsão para a Selic ao final de 2019. Para o mercado financeiro, a Selic deve terminar 2019 em 4,50% ao ano. A previsão da semana passada era 4,75% ao ano. Atualmente, a Selic está em 5,50% ao ano.

O mercado financeiro não alterou a expectativa para o fim de 2020: 4,75% ao ano.

Para 2021, a expectativa é que a Selic termine o período em 6,50% ao ano, a mesma previsão há duas semanas. Para o fim de 2022, a previsão permanece em 7% ao ano.

### **Crescimento da economia**

A previsão para a expansão do Produto Interno Bruto (PIB) – a soma de todos os bens e serviços produzidos no país – foi ajustada de 0,87% para 0,88% em 2019.

As estimativas para os anos seguintes não foram alteradas: 2% em 2020; e 2,50% em 2021 e 2022.

### **Dólar**

A previsão para a cotação do dólar segue em R\$ 4 e, para 2020, passou de R\$ 3,95 para R\$ 4.

*Fonte : Revista IstoÉ*

*Data : 21/10/2019*

## **SENADO DEVE CONCLUIR TERÇA-FEIRA VOTAÇÃO DE MUDANÇAS NA PREVIDÊNCIA**

Oito meses depois de chegar ao Congresso, o texto principal da reforma da Previdência (PEC 6/2019) deve ter sua votação final na próxima terça-feira (22), dia em que o plenário do Senado deverá analisar a matéria em segundo turno. Para que seja aprovado e siga para promulgação, o projeto precisa alcançar o mínimo de 49 votos favoráveis.

Entre outros pontos, o texto aumenta o tempo para trabalhadores terem direito à aposentaria, eleva as alíquotas de contribuição para quem ganha acima do teto do INSS (hoje em R\$ 5.839) e estabelece regras de transição para os atuais assalariados. Com essa proposta, a economia está estimada em R\$ 800 bilhões em 10 anos.

Antes de ser votada em plenário, no mesmo dia, às 11h, a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) vai votar o parecer do relator do texto, senador Tasso Jereissati (PSDB-CE), sobre nove emendas de redação apresentadas após a votação da reforma em primeiro turno.

### **Paralela**

A conclusão da votação do texto principal da reforma da Previdência avança em parte, mas não encerra a discussão sobre o tema no Congresso. Vários pontos polêmicos considerados importantes, mas que não têm consenso no Senado e na Câmara, integram uma proposta de emenda paralela à Constituição (PEC 133/19). Para que o assunto continue em discussão, Tasso apresentará o relatório sobre essa proposta na próxima quarta-feira (23), na Comissão de Constituição (CCJ) do Senado.

O principal ponto do texto busca incluir estados e municípios na reforma da Previdência. A proposta também prevê aumento de receitas para compensar parte das perdas referentes às concessões feitas pelos parlamentares no texto principal. Entre elas, está o fim da isenção de contribuições previdenciárias de entidades filantrópicas, do setor exportador, sobretudo do agronegócio e de empresas incluídas no Simples. Em 10 anos, essas medidas podem render aos cofres públicos R\$ 155 bilhões.

Também estão na PEC Paralela ajustes em algumas regras previdenciárias, além da criação de um benefício para crianças em situação de pobreza. O relator, contudo, vem sendo pressionado por representantes de entidades filantrópicas para que não aceite a cobrança da contribuição previdenciária, ainda que seja gradual. Tasso estuda ampliar o prazo para a cobrança, definido inicialmente em 10 anos.

A pedido da bancada feminina, devem entrar ainda nessa discussão regras de transição atenuadas para mulheres cumprirem a exigência de idade para a aposentadoria, com mudanças para garantir mais recursos para as viúvas, pois as mulheres são mais de 80% dos beneficiários das pensões por morte.

### **PEC autônoma**

Além da PEC Paralela, outro tema foi acertado com a equipe econômica para ser tratado em proposta autônoma. É o “pedágio” cobrado dos trabalhadores prestes a se aposentar, que terão de trabalhar o dobro do tempo que falta para a aposentadoria. O senador Álvaro Dias (Podemos-PR) desistiu do destaque para evitar o retorno da proposta à Câmara. Para ter mais chances de aprovação na Câmara e no Senado, ele exigiu que o tema fosse tratado sozinho em outra proposta de emenda constitucional. “O pedágio é de 17% para os militares, 30% para os parlamentares e 100% para os demais. Queremos discutir uma regra de transição que suavize o drama para quem já trabalhou muito e vai trabalhar ainda mais para chegar à aposentadoria”, afirmou Dias.



## **BANCOS PRIVADOS FAZEM OFENSIVA E, COM COOPERATIVAS, JÁ TÊM 30% DO CRÉDITO RURAL**

Bradesco, Santander e Itaú passaram a adotar uma abordagem agressiva oferecendo empréstimos



<https://s2.glbimg.com/UZitaETJ557KYarnC0YUGx8eno=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2019/09/17/cost.jpg>  
*Agronegócio, trigo, colheita, paraná, grãos (Foto: Antonio Costa/Fotos Públicas)*

Com a queda da taxa básica de juros e a restrição de orçamento do governo federal, os bancos privados decidiram ampliar a disputa pelo mercado de crédito rural - um setor que era quase um monopólio das instituições financeiras públicas.

Nesta safra, Bradesco, Santander e Itaú passaram a adotar uma abordagem agressiva, in loco. Para driblar a falta de experiência, apostaram em agências rurais e aceleraram a contratação de engenheiros agrnomos para integrar a equipe de relacionamento. Montaram ainda divisões especializadas, com gerentes de contas, na sua maioria, buscados nas tradings (comercializadoras de commodities) e nas cooperativas de crédito com atuação no interior do Brasil.

Com a ofensiva, nosltimos quatro anos, instituições privadas ampliaram de 24% para 30% a participação no bolo total de financiamento ao agronegócio, que gira em torno de R\$ 306 bilhões na safra de 2019-2020. Segundo estimativas do mercado, essa participação deve chegar a 50% até 2022, ano em que os produtores devem demandar R\$ 355 bilhões em crédito.

O apetite das instituições privadas ficou ainda maior diante da postura do governo, que sinalizou o interesse em criar um sistema de crédito privado capaz de reduzir os subsídios e os recursos obrigatórios na rea. Com esse objetivo, o presidente Jair Bolsonaro assinou no início do mês a chamada MP do Agro, que abre espaço para novos produtos para o campo negociados nas bolsas.

### **Queda da Selic**

Os esforços dos bancos privados para aumentar sua fatia no crédito para o campo começaram a ganhar força nosltimos três anos, com o início do atual ciclo de cortes da Selic, a taxa básica da economia. A queda nos juros reduziu o custo de captação de recursos, o que levou as linhas oferecidas pelos bancos privados a se aproximarem das faixas de financiamento que integram o Plano Safra. O programa, que oferece crédito subsidiado ao produtor rural, é distribuído principalmente pelo Banco do Brasil e pelo Banco do Nordeste. As duas instituições estão para o agronegócio assim como a Caixa está para o financiamento da casa própria.

Os juros do Plano Safra são fixados pelo governo. Em 2019, foi estipulada a faixa de 6% ao ano, para médios agricultores, a 8%, nas linhas voltadas aos produtores de grande porte. Com a Selic nos atuais 5,50% ao ano, as instituições privadas já conseguem oferecer crédito de 6,50% a 8,50%. E, com a perspectiva de novos cortes nos juros básicos, as tesourarias já vislumbram concessões abaixo do piso do Plano Safra. "O mercado caminha para um crédito privado tão ou mais competitivo do que o financiamento obrigatório definido pelo governo federal", diz o diretor da área de agronegócios do Santander, Carlos Aguiar Neto.

Na contramão do movimento de fechamento de agências observado nos grandes centros, o executivo toca um projeto de expansão de unidades rurais em cidades de 50 mil a 60 mil habitantes. Até o fim deste ano, serão 40 dessas agências. Em janeiro, eram apenas oito. Com uma capilaridade

maior, Bradesco e do Itaú estão reforçando agências em regiões estratégicas para o agronegócio. Criaram divisões especializadas nessas unidades, com equipes formadas até por engenheiros agrônomos. Cada um dos bancos tem 13 dessas divisões espalhadas pelo país.

### **‘Tem muito dinheiro barato no mercado’**

Depois de duas décadas criando gado no interior de Mato Grosso do Sul, o paulista Leonardo Maciel tem hoje 7 mil hectares de terra, 5 mil cabeças de gado e, pela primeira vez na vida, uma dívida de R\$ 7,3 milhões contraída em dois bancos, um público e um privado, que começam a vencer a partir de 2021. "Eu nunca tinha conseguido dinheiro assim no banco", diz ele. "Este ano, o crédito chegou. Tem muito dinheiro barato no mercado."

Com a verba extra, Maciel reformou a fazenda. Adubou e replantou pastagem, melhorou os currais e implementou açudes com água tratada para os gados. "Hoje, o meu bezerro bebe uma água melhor do que a minha, de casa. Vamos dobrar a produção até o ano que vem."

### **Investida**

Em março, quando o governo anunciou os R\$ 222,74 bilhões para o Plano Safra, com teto de juros de 8% ao ano para o grande produtor e piso de 6% para o médio, os bancos começaram a cruzar as porteiças das fazendas oferecendo linhas extras de financiamento para o custeio, como é chamado o recurso usado no dia a dia da fazenda, ou para projetos de ampliação de infraestrutura. As opções giravam entre 9% de taxa de juros ao ano até 7,5% ao ano. "Com uma Selic a 6,5% na época, a gente sentiu que dava para competir com o crédito obrigatório e redobrar a aposta no setor", conta o diretor de agronegócio do Bradesco, Roberto França. O banco, hoje, opera com uma carteira de R\$ 20 bilhões para o produtor rural, metade com recursos livres.

"Eu vejo que 0,6 ponto porcentual de spread (margem de ganho) não é ideal (para nosso empréstimos), mas é uma possibilidade para alguns casos (de concessão)", diz. Para o especialista em agronegócio, Renato Buranello, do escritório VBSO Advogados, a queda da Selic e a nova concorrência bancária no setor têm pressionado a queda dos juros, o que aponta para margens menores. "Vivemos o começo de uma mudança grande no setor. Os bancos têm de emprestar e o mercado agro é bom pagador, oferece garantia de terra ou produção no caso de calote e cresce todo o ano."

"Eu peguei crédito a 8%, mas hoje conseguiria a 7% ao ano", diz Rogério Luiz Gradin, que planta cana-de-açúcar e soja em Jataí (GO) há 25 anos. "Os caras estão brigando para emprestar (dinheiro). Já recebi agrônomo, gerente de agro, telefonema de gerente. A briga é feia", conta. "O crédito de custeio hoje é com renovação automática. Você acaba de pagar e já está liberado o mesmo valor na conta, na hora", afirma.

### **MP do Agro**

Para além da concorrência bancária, os produtores também esperam pelo crescimento do mercado de capitais como fonte de financiamento para as próximas safras. Uma demanda antiga do setor, a MP 897, a chamada de MP do Agro, foi publicada pelo governo no começo do mês. É uma esperança também do governo para ampliar a captação de recursos e aliviar a pressão por crédito subsidiado. O texto amplia o portfólio de produtos negociados no mercado financeiro com o objetivo de bancar a produção, também permite que o produtor fracione as grandes propriedades, oferecidas como garantia em operações de financiamento com os bancos.

Segundo Renato Buranello, do escritório VBSO Advogados, atualmente os produtores rurais precisam dar todo o imóvel como garantia aos bancos, que, por vezes, vale mais que o valor do financiamento. "A ideia de desmembrar o patrimônio é ter acesso a mais linhas de financiamento e fazer essa operação em cartório, de forma extrajudicial", afirma.

Na esteira da fragmentação das fazendas, a MP criou a Cédula Imobiliária Rural (CIR), que será emitida por proprietários de imóveis rurais a partir da divisão das terras e poderá ser negociada no mercado de títulos e valores mobiliários. Outra novidade é a possibilidade de emissão de Certificados

de Recebíveis do Agronegócio (CRA) e Cédula do Produto Rural (CPR) em dólar, diretamente no exterior. Com isso, o setor pode negociar títulos de crédito locais em bolsas internacionais, como Londres e Chicago. O Ministério da Economia espera que boa parte das medidas anunciadas passe a valer a partir de 2020. A ideia é que o Conselho Monetário Nacional (CMN), defina as diretrizes para a comercialização dos títulos de dívida dolarizados e da nova CIR até o fim deste ano.

Fonte : *Epoca Negócios*

Data : 21/10/2019

## TRIBUTAÇÃO SOBRE RENDA DAS EMPRESAS NO BRASIL É UMA DAS MAIS ALTAS DO MUNDO, DIZ CNI

Alíquota sobre as empresas é de 34%



[https://s2.glbimg.com/RMAkWuAleS6iv0vNWZXQs sWpoSY=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2019/05/29/industria\\_1.jpeg](https://s2.glbimg.com/RMAkWuAleS6iv0vNWZXQs sWpoSY=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2019/05/29/industria_1.jpeg)

Indústria (Foto: Arquivo/Agência Brasil)

Atribuição sobre a renda das empresas brasileiras é uma das mais elevadas do mundo, segundo levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Segundo a entidade, a alíquota nominal sobre as empresas que recolhem pelo regime de lucro real (regra geral para a apuração de tributos, determinada pelo lucro contábil acrescido de ajustes) é de 34%. Esse é o pior índice em um ranking com 18 países que

competem diretamente com o Brasil no mercado internacional, segundo análise a partir da base de dados Tax Rates Online da KPMG, elaborada pela confederação.

O documento revela também que quando o total de impostos e contribuições recolhidos pelas empresas é medido como percentual do lucro, o Brasil está entre os últimos colocados. Essa proporção é de 65,1% no Brasil, à frente da Colômbia (71,9%) e da Argentina (106%), no comparativo internacional. Sob outra ótica, o valor registrado no Brasil chega a ser três vezes maior que o verificado para o Canadá (20,5%), o melhor colocado no ranking. Os números são do relatório Doing Business 2019, do Banco Mundial. Segundo o gerente executivo de Política Econômica da CNI, Flávio Castelo Branco, esse dado indica que cerca de dois terços dos resultados das empresas brasileiras são transferidos para o erário.

Castelo Branco argumenta que a tributação elevada reduz a capacidade de investimento das empresas. “Isso é ruim porque grande parte dos investimentos é realizado a partir do lucro que as empresas conseguem separar para aumentar a sua capacidade produtiva”, disse.

O gerente da CNI acrescentou que como a tributação sobre a renda das empresas é mais alta do que em outros países, também fica reduzida a capacidade de atrair investimentos externos para o Brasil. “Na última década, vem sendo observada uma tendência de redução da tributação sobre o lucro das empresas. Mais recentemente, os Estados Unidos e a Argentina reduziram, e a Europa já vem nesse movimento há muito tempo. Isso faz com que nós fiquemos atrasados nesse processo e com isso perdemos a nossa capacidade de atrair empresas estrangeiras para cá. Ou, no caso das empresas que já operam aqui, ficam sem capacidade de realizar novos investimentos porque suas matrizes preferem operar a partir de países que têm condições melhores de tributação”, afirmou, ao defender a redução no Brasil do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica.

### Reformas

Para a CNI, os dados reforçam a necessidade de reforma do sistema tributário brasileiro. A entidade defende prioridade para a reforma tributária, logo após a aprovação das alterações nas regras da Previdência. Na avaliação da CNI, além da redução da carga tributária, o sistema tributário deve perseguir a simplicidade, neutralidade, transparência e isonomia. Nesse primeiro momento, diz a

CNI, o foco da reforma tributária deve ser a adoção de um Imposto sobre o Valor Adicionado (IVA) que permita a remoção da cumulatividade e simplifique o sistema.

De acordo com a confederação, em função da cumulatividade, empresas não conseguem compensar parte de tributos – ou a totalidade deles – paga em etapas anteriores do processo produtivo. Essa dinâmica torna os produtos fabricados no Brasil mais caros. Na maioria dos países, diz a CNI, os seis tributos que, no Brasil, incidem sobre a circulação de bens e serviços – PIS/Pasep, Cofins, IPI, ICMS, Combustíveis e ISS – são substituídos por apenas um, o IVA. O último grande país que ainda tinha um IVA fora do padrão global era a Índia, que já promoveu uma reforma.

Atualmente há duas propostas de emenda à Constituição em tramitação no Congresso – a PEC Nº 45 na Câmara dos Deputados e a PEC Nº 110 no Senado. O governo também pretende enviar ao Congresso uma proposta de reforma tributária, que ainda não foi detalhada.

“A expectativa é que a reforma não vai alterar a carga tributária global da economia, mas deve buscar promover um sistema mais eficiente. Hoje temos um sistema muito desigual, alguns segmentos têm uma tributação mais elevada que outros. No caso da indústria, é um dos segmentos mais tributados da economia. Em outros países, às vezes tem disparidade, mas poucos têm uma desigualdade tão grande.”, disse Castelo Branco.

*Fonte : Epoca Negócios  
Data : 21/10/2019*

## **PAULO GUEDES É ELEITO O MELHOR MINISTRO DA ECONOMIA DO ANO PELA REVISTA GLOBALMARKETS**

Cerimônia de premiação acontece na noite deste sábado, em Washington, sem a presença do ministro



[https://s2.glbimg.com/SkVX21fJ8gghC3yv73juZ2v3OZo=/620x350/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2019/04/11/guedes\\_2.jpg](https://s2.glbimg.com/SkVX21fJ8gghC3yv73juZ2v3OZo=/620x350/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2019/04/11/guedes_2.jpg)

*Ministro da Economia Paulo Guedes em Washington (Foto: DIVULGAÇÃO/EMBAIXADA DO BRASIL EM WASHINGTON)*

O ministro Paulo Guedes foi eleito o melhor ministro da Economia do ano pela revista inglesa GlobalMarkets. A cerimônia de premiação acontece na noite deste sábado.

No entanto, como Guedes não veio a Washington para a reunião anual do Fundo Monetário Internacional (FMI), conforme havia sido previsto, a embaixada brasileira precisará encontrar alguém para representá-lo.

Com três décadas de existência, a revista circula durante os encontros anuais promovidos por organismos multilaterais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Segundo o site da revista, o ministro brasileiro conseguiu dar andamento a uma política econômica mais favorável ao mercado. A publicação ressalta que um dos avanços de Guedes foi ter levado ao Congresso a reforma da Previdência, já aprovada na Câmara e prestes a ser votada em segundo turno no Senado.

A GlobalMarkets destaca ainda em seu site que as reformas propostas por Guedes são fundamentais para melhorar as perspectivas estruturais das finanças públicas, de médio a longo prazo.

*Fonte : Epoca Negócios  
Data : 21/10/2019*



## REFORMA ADMINISTRATIVA, QUE PODE MEXER COM ESTABILIDADE DE SERVIDOR, TERÁ TRAMITAÇÃO ACELERADA, DIZ MAIA

Por Marcello Corrêa



<https://extra.globo.com/incoming/24032170-fc0-80f/w640h360->

<PROP/xmaia.jpg.pagespeed.ic.FX8QLR1PAm.jpg>

*O presidente da Câmara, Rodrigo Maia, explicou que o texto que será encaminhado pelo governo nos próximos dias pode ser anexado a outros projetos de mesmo teor Foto: Arquivo*

BRASÍLIA — O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), disse nesta segunda-feira que a reforma administrativa pode ter uma espécie de tramitação acelerada no Congresso. Após se reunir com o ministro da Economia, Paulo Guedes, Maia explicou que o texto que será encaminhado pelo governo nos próximos dias pode ser anexado a outros projetos de mesmo teor, mas com andamento mais avançado.

Uma proposta de emenda à Constituição (PEC) — como será a reforma administrativa — precisa passar por algumas etapas antes de ser analisada pelo plenário da Câmara. A primeira delas é a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), onde os deputados analisam se o texto está de acordo com os princípios constitucionais.

Segundo Maia, já há na Casa textos que tratam do mesmo tema e já passaram por essa fase. Isso abre a possibilidade de que a nova proposta que será apresentada pelo Executivo não precisa ser analisada pelo colegiado e já avance para a etapa seguinte: uma Comissão Especial dedicada a discutir o mérito da matéria.

— Da nossa parte, temos inclusive algumas PECs que já passaram na CCJ que tratam do tema administrativo e que podem servir de instrumento para acelerar o processo de tramitação da reforma administrativa. Essa é uma decisão que vou tomar com os líderes — disse Maia, após o encontro com Guedes.

Ele negou, no entanto, que essa estratégia significaria pular uma etapa da tramitação:

— Pular, não. Existem PECs que tratam do tema administrativo que já passaram na CCJ. O que a gente pode é utilizar um texto que não é do governo, se o governo não tiver algum tipo de constrangimento e vaidade em relação a isso, para que a gente já possa começar o debate no mérito nas próximas semanas na Câmara dos Deputados.

A expectativa é que o texto seja encaminhado já semana que vem, após o presidente Jair Bolsonaro retornar de sua viagem à Ásia. A reforma administrativa faz parte de um pacote de agendas que serão enviadas pelo governo após a aprovação da reforma da Previdência, prevista para ocorrer no Senado nesta terça-feira.

A medida proporá novas regras para o funcionalismo. A equipe econômica estuda, entre outros pontos, revisar a estabilidade para futuros servidores de determinadas carreiras. Os técnicos também querem alongar o tempo pelo qual funcionários públicos chegam ao topo da carreira, considerado hoje curto demais.

Além da medida, Maia também disse que há urgência para discutir uma PEC para reduzir despesas obrigatórias, que vem sendo chamada de PEC dos gatilhos fiscais. Hoje, já há um texto na Câmara sobre o tema, de autoria do deputado Pedro Paulo (DEM-RJ). Mas a ideia é que um novo projeto sobre o assunto seja apresentado no Senado. A justificativa é de que as medidas fazem parte do que

Guedes chama de novo pacto federativo, ponto no qual ficou acordado que senadores teriam protagonismo.

O presidente da Câmara afirmou, no entanto, que as duas Casas continuarão trabalhando em conjunto. A ideia é que deputados avancem para aprovar o texto na CCJ, enquanto os trabalhos no Senado — onde a tramitação é mais curta — avancem. O objetivo de Maia é que a medida seja aprovada ainda neste ano.

Expediente semelhante deve ser adotado para acolher no Congresso as propostas de reforma tributária que serão enviadas pelo governo. Nesse caso, no entanto, a ideia é criar uma comissão mista de deputados e senadores, que vão buscar um consenso para unir as duas propostas sobre o assunto que tramitam no Legislativo hoje, uma na Câmara, outra no Senado.

Questionado se a crise no PSL, que teve novo capítulo nesta segunda com a sinalização de que a legenda passará a ser liderada na Câmara por Eduardo Bolsonaro (SP), Maia afirmou que a pauta econômica não será afetada.

— Esse não é um problema do presidente da Câmara. Se eles vão continuar disputando a liderança ou não, esse é um problema do PSL. Vim aqui hoje também com o objetivo de deixar claro que nós continuamos com a nossa agenda de modernizar a Câmara, de modernizar o Estado brasileiro — afirmou.

Fonte : Extra Online

Data : 21/10/2019



## **JORNAL O GLOBO – RJ**

### **‘DAQUI PRA FRENTE, ALGUNS DIREITOS DO FUNCIONALISMO SERÃO EXTINTOS’, DIZ ZEMA**

O governador de Minas Gerais planeja ainda fazer privatizações e mudanças na Previdência do estado

Por Leo Branco



[https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/23872015-7e5-ffd/FT1086A/652/x82539635\\_POLITICADO-DIABelo-HorizonteMGRomeu-Zema-e-a-ministra-Carmem-Lucia-participa-de.jpg.pagespeed.ic.9ltK-dsGll.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/23872015-7e5-ffd/FT1086A/652/x82539635_POLITICADO-DIABelo-HorizonteMGRomeu-Zema-e-a-ministra-Carmem-Lucia-participa-de.jpg.pagespeed.ic.9ltK-dsGll.jpg)

Romeu Zema, governador de Minas Gerais Foto: O Tempo / Agência O Globo

SÃO PAULO - Para o governador de Minas Gerais , Romeu Zema , muito da reforma vai depender de mudanças na legislação, como em tempo de aposentadoria e de contribuição. Ele planeja extinguir direitos do funcionalismo para novos entrantes na carreira pública. Busca ainda o aval para o estado ingressar no regime de recuperação fiscal do Tesouro, para depois realizar privatizações e mudanças na Previdência.

Por que fazer a reforma agora?

O que depende só do Executivo estamos fazendo. Com a redução de secretarias, economizamos R\$ 1 bilhão em quatro anos. Já reduzimos 35 mil cargos no Executivo, mas muito da reforma depende de mudança na legislação, como tempo de aposentadoria, contribuição, promoções automáticas. Mesmo a estabilidade, que questiono. Ter estabilidade para motorista, faxineiro, não acho que faz sentido. Enviamos projeto para a Assembleia autorizar adesão ao regime de recuperação fiscal do Tesouro. Depois virão privatizações, mudanças na Previdência, com alterações de alíquotas,

aumento de tempo de contribuição e nos benefícios. Estamos aguardando definição sobre a PEC paralela (que inclui estados e municípios na reforma da Previdência). Se prosperar, e continuo otimista, vai poupar a Assembleia de tema controverso.

Quando mandará os projetos?

O ideal seria que a assembleia analisasse os projetos no primeiro trimestre (de 2020), mas não posso ditar prazo de algo imprevisível e incontrolável. Estamos dialogando com as lideranças na Assembleia Legislativa. Não queremos impor uma coisa a um Legislativo que é soberano.

Haverá um projeto só para mudar benefícios dos servidores públicos?

O plano de recuperação fiscal do Tesouro exige modificações sobre triênios, quinquênios, promoções automáticas, férias-prêmio. Isso tem de deixar de existir. São tantos penduricalhos que não dá para lembrar de todos. Cada categoria foi criando o seu. Ninguém vai perder direitos, que chamo de privilégios, mas, daqui para frente, alguns direitos serão extintos. Ninguém passará a ganhar menos, mas quem esperava dobrar de salário em dez anos não vai mais ter isso.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 21/10/2019

## ESTADOS INICIAM REFORMAS PARA REDUZIR GASTOS COM SALÁRIOS E PENSÕES

Ao menos quatro governadores correm para aprovar ajustes com o objetivo de reduzir peso da folha de pagamentos

Por *Leo Branco*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24030842-9b9-0fd/FT1086A/652/x81992770\\_BRASILIA-DF-BRASIL-26-03-2019Em-agenda-oficial-em-Brasilia-nesta-terca-feira-26-o-govern.jpg.pagespeed.ic.c8-pYf-59P.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24030842-9b9-0fd/FT1086A/652/x81992770_BRASILIA-DF-BRASIL-26-03-2019Em-agenda-oficial-em-Brasilia-nesta-terca-feira-26-o-govern.jpg.pagespeed.ic.c8-pYf-59P.jpg)

Com crise fiscal, governadores como Ronaldo Caiado (centro) e Eduardo Leite (à direita) traçam reformas administrativas para reduzir custo com pessoal Foto: Itamar Aguiar / Agência O Globo

SÃO PAULO - Enquanto o governo federal ensaia uma reforma administrativa e o Senado não bate o martelo sobre a inclusão de estados e municípios nas novas regras previdenciárias — que só aguardam votação em segundo turno na Casa para entrar em vigor —, ao menos quatro governadores correm em paralelo para aprovar nas assembleias ajustes para reduzir o peso da folha de pagamentos e de regimes de aposentadorias em seus combalidos caixas. Os pacotes que começam a ser apresentados propõem mudanças nas contribuições previdenciárias e na estrutura de carreiras e salários de servidores estaduais, mas, para especialistas, enfrentarão forte resistência.

No Rio Grande do Sul: 'Precisamos olhar a floresta e não a árvore', defende Eduardo Leite

A discussão está avançada particularmente nos estados com finanças mais deterioradas, como Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Goiás. São Paulo termina um diagnóstico para também levar uma proposta ao Legislativo. Já o Rio de Janeiro, mesmo comprometendo mais da metade das receitas com pessoal, diz não ter qualquer plano nessa direção.

O governador gaúcho, Eduardo Leite (PSDB), espera a aprovação das reformas que anunciou há duas semanas ainda em 2019. Com servidores recebendo salários parcelados há dois anos, ele busca uma economia de R\$ 25 bilhões em dez anos se tudo for aprovado pelos deputados estaduais, aliviando o comprometimento do orçamento com pessoal. Segundo Leite, 82% dos gastos do estado este ano foram com pessoal.

Em Minas Gerais: 'Alguns direitos do funcionalismo serão extintos', diz Romeu Zema

A tarefa não é fácil. Leite quer cobrar contribuição previdenciária de todos os servidores ativos e inativos, sendo uma alíquota de 14% para os que ganham um salário mínimo. Para quem recebe mais de R\$ 20 mil, a mordida será de 18%.

O plano também prevê o fim de progressões salariais automáticas na ativa. A reforma inclui categorias fortes como professores, policiais militares e bombeiros, que são hoje 80% do funcionalismo.

— Não quero dourar a pílula. Se não mexer nelas, não tem reforma — disse Leite.

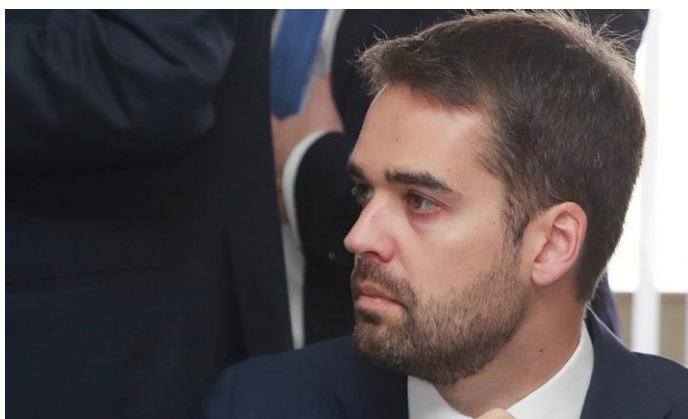
Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 21/10/2019

## ‘PRECISAMOS OLHAR A FLORESTA E NÃO A ÁRVORE’, DEFENDE EDUARDO LEITE

Para reduzir impostos, proposta do governo gaúcho prevê mudança em benefícios de professores e militares

Por *Leo Branco*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/23897116-337-3ba/FT1086A/652/x81992760\\_BRASILIA-DF-BRASIL-26-03-2019Em-agenda-oficial-em-Brasilia-nesta-terca-feira-26-o-govern.jpg.pagespeed.ic.9L0Cbxr4dK.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/23897116-337-3ba/FT1086A/652/x81992760_BRASILIA-DF-BRASIL-26-03-2019Em-agenda-oficial-em-Brasilia-nesta-terca-feira-26-o-govern.jpg.pagespeed.ic.9L0Cbxr4dK.jpg)

Governador do RS, Eduardo Leite Foto: Itamar Aguiar / Agência O Globo

SÃO PAULO - Cortar as despesas com a folha de pagamento é o caminho defendido pelo governador Eduardo Leite, do Rio Grande do Sul, para reduzir impostos. Ele

espera apresentar a proposta à assembleia legislativa entre o fim deste mês e o início de novembro. E não há como evitar ajustes em benefícios de categorias como as de professores e militares, afirma o governador.

Por que fazer essa reforma agora?

O Rio Grande do Sul é um estado em desequilíbrio fiscal. Se uma empresa está nesta condição, faz um aporte de capital. No caso do governo, quem paga o custo é a sociedade na forma de impostos mais altos. Os gaúchos estão fazendo isso desde 2015 com impostos majorados sobre bens como bebidas e serviços de telecomunicações. Estamos tentando encontrar soluções para reduzir impostos. Uma delas é reduzir o gasto com pessoal. Hoje, a folha de pagamento responde por 82% da despesa do estado.

É possível aprovar essas mudanças antes de entrar em 2020, um ano eleitoral?

A nossa expectativa é que dá sim. Estamos num ciclo de debates com os sindicatos. Queremos dar prazo para sugestões em cima da proposta. Queremos protocolar a versão final na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul, já com essas colaborações, no fim deste mês ou no início de novembro. Nossa expectativa aqui é aprovar a reforma ainda em 2019.

A proposta muda benefícios em categorias bem organizadas, como professores e militares. Não teme represálias?

Não quero dourar a pílula. Se não mexer nelas, não tem reforma. Do total de vínculos do governo gaúcho, a maior parte está no magistério e na segurança pública. É natural que haja mobilização a cada reforma que afeta os servidores, mas precisamos olhar a floresta e não a árvore. Hoje, os servidores gaúchos já estão sendo penalizados pelo mau estado das contas públicas, com atraso de salários e a precarização das condições de trabalho. Além disso, todos os gaúchos pagam as



consequências dos impostos mais altos em itens essenciais como combustíveis. É um círculo vicioso.

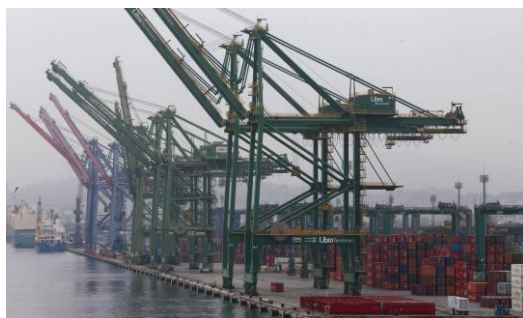
Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 21/10/2019

## **ESTUDO DA CNI MOSTRA QUE APOIO ÀS EXPORTAÇÕES AUMENTA VENDAS EM 14,7% E AMPLIA MERCADOS**

Em comparação a outros países exportadores, o Brasil financia pouco as empresas que comercializam seus produtos lá fora

Por *Eliane Oliveira; Renata Vieira*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24016669-2d7-a8a/FT1086A/652/x71129107\\_RI-Rio-de-Janeiro-RJ-18-08-2017REAGE-RIOTerminal-de-containers-no-Porto-do-Rio-de-Jan.jpg.pagespeed.ic.yXD8tL7kS5.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24016669-2d7-a8a/FT1086A/652/x71129107_RI-Rio-de-Janeiro-RJ-18-08-2017REAGE-RIOTerminal-de-containers-no-Porto-do-Rio-de-Jan.jpg.pagespeed.ic.yXD8tL7kS5.jpg)

*Terminal de containers no Porto do Rio de Janeiro: segundo Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), créditos acumulados de ICMS chegam a R\$ 60 bilhões Foto: Júlio César Guimarães/18-08-2017*

As empresas apoiadas por financiamento e garantias às vendas externas chegam a exportar 14,7% a mais e ampliar seus mercados em até 70%, aponta estudo inédito da Confederação Nacional da Indústria (CNI). O levantamento foi feito como defesa da maior participação do Estado na adoção de medidas para estimular as exportações e também destaca um impacto positivo no mercado de trabalho, com a expansão de 10% do número de funcionários.

No estudo, a entidade concluiu que há um descompasso entre o Brasil e os 13 países que mais financiam suas exportações. Enquanto essas economias ampliam e sofisticam seus instrumentos de apoio à comercialização de bens e serviços no mercado internacional, no Brasil, essas políticas públicas têm perdido protagonismo nos últimos anos.

As nações pesquisadas foram Alemanha, Bélgica, China, Coreia do Sul, Espanha, Estados Unidos, Finlândia, França, Holanda, Índia, Itália, Japão e Reino Unido. O foco era saber como funcionam os sistemas públicos de financiamento e garantia às exportações de bens de alto valor agregado, para fortalecer as empresas do país na competição internacional e aumentar as vendas externas.

De acordo com o levantamento, ao contrário do Brasil, alguns países oferecem uma modalidade de crédito chamada de untied credit . Nesse tipo de operação, o financiamento não está amarrado a exigências de compra de bens ou serviços. O Japão, por exemplo, financia projetos e importação de bens por países em desenvolvimento, quando esses recursos contribuem para garantir o suprimento estável de energia e de recursos minerais, promovem os negócios de empresas japonesas e mantêm ou expandem o comércio e o investimento direto.

Uma outra modalidade de apoio que vem se disseminando nos últimos anos consiste em financiar ou conceder garantias para a cadeia produtiva do exportador. A Alemanha, os EUA e a Finlândia oferecem esse tipo de apoio. Há, ainda, ajuda financeira — casos da Índia e da Alemanha — para a expansão da capacidade produtiva das empresas exportadoras.

Além do apoio ao crédito às exportações, os países têm oferecido garantias e seguros que são associados à atividade exportadora, mas não incidentes sobre operações de crédito à exportação. Essas garantias são bastante diversificadas, ao cobrir riscos comerciais ou políticos de companhias exportadoras, empresas prestadoras de serviços no exterior ou de instituições financeiras que emitiram apólices ou concederam garantias associadas à atividade de exportação de bens e serviços.

No Brasil, as agências de crédito à exportação são, basicamente, BNDES, Agência Brasileira de Fundos Garantidores e Garantias (ABGF), Banco do Brasil e o Ministério da Economia, que detêm a gestão estratégica de alguns instrumentos. Esses instrumentos, na avaliação da CNI, têm demonstrado pouca diversidade na operação de suas linhas tradicionais de financiamento e de concessão de garantias.

Em entrevista ao GLOBO em setembro, o presidente do BNDES, Gustavo Montezano, afirmou que o banco se prepara para retomar a linha de crédito à exportação de serviços, com foco em setores como defesa e software. Hoje, a linha está suspensa.

— Quando você fala que está abrindo o mercado com a União Europeia, fazendo mais acordos internacionais e quer se tornar um país mais competitivo, parte desse pacote de competitividade internacional é ter linha de exportação — dissera Montezano.

De acordo com a CNI, cada R\$ 1 bilhão exportado pela indústria brasileira mobiliza 36 mil empregos.

— As exportações são elementos importantes para as economias dos países e cumprem papel relevante no seu processo de desenvolvimento. Elas impulsionam a geração de emprego, renda e divisas para o país, permitindo ganhos de escala e competitividade para suas empresas — afirmou o diretor de desenvolvimento Industrial da CNI, Carlos Abijaodi.

### Competição no financiamento

Segundo Constanza Negri, gerente de política comercial da CNI, há uma grande e crescente competição na área de financiamento público às exportações. Esses 13 países selecionados na pesquisa são responsáveis por 87% dos novos créditos de meio e longo prazos no mercado internacional.

— Isso reforça necessidade de discussão sobre aprimoramento do sistema brasileiro. O jogo lá fora mudou. Setores público e privado têm de trabalhar em conjunto nessa área, tendo em vista um contexto internacional marcado por intensa competição — enfatizou.

Hoje, a contribuição das importações e das exportações no PIB do Brasil é de cerca de 14%. Na Índia e no México, economias consideradas emergentes e detentoras de grandes mercados domésticos, esse percentual é de cerca de 20% e 40%, respectivamente.

Na avaliação de especialistas, além do financiamento, fatores como estrutura tarifária e competitividade dos produtos brasileiros também são determinantes para explicar o baixo nível de internacionalização da economia brasileira.

Segundo Lia Valls, economista e pesquisadora do Ibre-FGV, mesmo a Índia, considerada protecionista em alguns setores da economia, tem tarifas menores para bens de capital que o Brasil.

— Enquanto outros países, mesmo os protecionistas, avançaram em processo de abertura comercial, o Brasil ficou mais estagnado — disse.

Para o economista e professor da USP, Simão Davi Silber, o isolamento econômico do país em algumas frentes tem impacto direto no grau de competitividade dos produtos brasileiros lá fora.

—À exceção de commodities agrícolas e minerais, e da Embraer, o restante dos setores da economia brasileira está ligado umbilicalmente com o mercado interno. O protecionismo associado a um conjunto de distorções fez a nossa economia se acostumar com um sistema de baixa concorrência. Isolado, o país vai perdendo produtividade, e não participa das cadeias internacionais de valor — afirma Silber.

*Fonte : Jornal O Globo - RJ*

*Data : 21/10/2019*

## GOVERNOS TÊM DIFICULDADES DE COBRAR DÍVIDAS NA JUSTIÇA

Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional arquiva ações com valores abaixo de R\$ 1 milhão  
*O Globo* 21 Oct 2019 [DIMITRIUS DANTAS dimitrius.dantas@sp.oglobo.com.br](mailto:DIMITRIUS DANTAS dimitrius.dantas@sp.oglobo.com.br) SÃO PAULO

Além de pagar cerca de R\$ 2 bilhões por ano em dívidas ordenadas pela Justiça, o poder público no Brasil tem dificuldade em cobrar na própria Justiça os impostos a receber de pessoas físicas e jurídicas. A morosidade do Judiciário, causada principalmente por ações desse tipo, vem levando a

União, estados e municípios a cobranças fora da Justiça. A Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional já arquiva ações abaixo de R\$ 1 milhão, valores que tenta cobrar extrajudicialmente, por meio de protestos ou por inserção em serviços de proteção de crédito. Mesmo assim, 80% das dívidas nos tribunais já é considerada irrecuperável, de acordo com especialistas ouvidos pelo GLOBO.

Segundo o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), esse tipo de ação é a principal responsável pelo congestionamento do Judiciário. De todos os processos no Brasil, 39% são de execuções fiscais, cerca de 31 milhões.

A estimativa dos custos para os cofres públicos é difícil. O único levantamento até hoje sobre o gasto com ações de execução é de 2012 e calculou em R\$ 4,6 mil o custo de cada uma delas em âmbito federal. Contudo, 85% dos casos estão nos estados. Se esse valor por ação for aplicado também a eles, o custo seria de R\$ 17 bilhões por ano.

Em razão disso, nos últimos anos, a União vem adotando medidas de “desjudicialização”: desde 2016, apenas cobranças com chance de êxito são impetradas na Justiça. Após a medida, a arrecadação da União aumentou em 500% na Justiça mesmo com a redução do número de processos (1,5 milhão foram arquivados).

A maioria das execuções fiscais são cobranças de tributos municipais, como IPTU. No Distrito Federal, por exemplo, são 94 mil ações cobrando IPTU, quase metade do total de execuções fiscais no Distrito Federal. Ações que cobram dívidas de ICMS, por outro lado, são apenas 1% das cobranças mas equivalem a 48% dos valor cobrado na Justiça.

## EXECUÇÃO CIVIL

Além desses valores, há os gastos do Erário com execução civil, em que a União embora não figure como autora, também mantém o aparato judicial. A advogada Flávia Pereira Ribeiro, doutora em Processo Civil na Pontifícia Universidade Católica, defende que o Poder Judiciário também deixe de atuar como cobrador nessas ações. Ela calcula uma economia de R\$ 68 milhões aproximadamente com essa mudança.

—Segundo a Constituição, é atribuição do Judiciário dizer o direito, dirimir conflitos, dizer quem está certo ou errado. Isso é jurisdição. Se nem mesmo está havendo a jurisdição possível dentro do processo de execução, o Judiciário está sendo acionado para realizar meras cobranças —diz Flávia.

*Fonte : Jornal O Globo - RJ  
Data : 21/10/2019*

## LEILÕES GARANTEM R\$ 22,4 BI EM INVESTIMENTOS

Ritmo de concessões é considerado positivo por especialistas, mas montante representa, por enquanto, apenas 10% de tudo o que o governo pretende entregar à iniciativa privada até 2022. Votações no Congresso podem viabilizar mais projetos

*O Globo20 Oct 2019 MANOEL VENTURA manojel.ventura@bsb.oglobo.com.br*

Os leilões de concessão nas áreas de infraestrutura e energia elétrica realizados pelo governo Bolsonaro vão gerar investimentos de R\$ 22,4 bilhões da iniciativa privada nos próximos anos. O valor representa 10% do volume de recursos que o governo planeja repassar ao setor privado até 2022.

Os leilões de concessões de infraestrutura e energia elétrica já realizados pelo governo Jair Bolsonaro irão garantir R\$ 22,4 bilhões em investimentos da iniciativa privada nos próximos anos, além de gastos obrigatórios com manutenção e operação. Um único leilão de energia realizado na sexta-feira vai gerar investimentos de R\$11,1 bilhões e ampliar a geração de eletricidade através de diversas fontes, como eólica, solar, hidrelétrica e térmica. Ao todo, já foram 20 leilões nos setores de portos, aeroportos, ferrovia, rodovia e energia elétrica. Para especialistas, o resultado é positivo, mas o governo precisa manter o ritmo nos próximos anos, já que esses leilões representam apenas 10% de tudo o que o governo pretende repassar à iniciativa privada até 2022.

CARTEIRA DE R\$ 230 BI

Com as contas públicas no vermelho, privatizar o maior número possível de ativos foi a maneira encontrada pelo governo para garantir investimentos em áreas estratégicas. Os leilões também representaram um suspiro para as contas do Tesouro. Os pagamentos que as empresas fizeram à União somam R\$ 5,8 bilhões só este ano. Os editais preveem também remunerações mensais ao longo das concessões. Isso fará a arrecadação final subir para cerca de R\$ 8 bilhões ao fim dos contratos. Até 2022, o governo tem na carteira leilões que podem gerar mais de R\$ 230 bilhões em investimentos ao longo dos contratos. Nessas contas não estão incluídos os leilões de petróleo e gás. Parte do sucesso do programa, porém, ainda depende do andamento de projetos no Congresso. Deputados e senadores analisam propostas que podem destravar projetos nas áreas de ferrovias, gás natural, energia elétrica e saneamento.

— É um número ótimo. A tendência é continuar nesse ritmo. No mundo, há muito capital que precisa ser investido, e o Brasil acaba sendo uma boa opção — diz a advogada Renata de Abreu Martins, sócia do escritório Siqueira Castro.

O governo conseguiu repassar para empresas privadas a administração de uma série de aeroportos, como os de Recife, Maceió, Aracaju, Vitória e Macaé. Os terminais licitados representam 9,5% do mercado doméstico e atendem 20 milhões de passageiros ao ano.

A equipe do Ministério da Infraestrutura conseguiu também leiloar o principal trecho da Ferrovia NorteSul. O trecho tem 1.537 quilômetros e liga Estrela d'Oeste, em São Paulo, a Porto Nacional, em Tocantins, passando por Minas Gerais e Goiás. Licitações de ferrovias são consideradas complexas e difíceis no Brasil. O país tem pouca experiência na área, e a legislação nesse tipo de certame é considerada frágil quando comparada à de outros modais, como aeroportos e rodovias.

Por isso, o governo tenta aprovar no Congresso uma mudança na lei que permita a construção de ferrovias pelo

modelo de autorização, em que o governo fará primeiro uma chamada pública de interessados, o que pode aumentar os investimentos no setor. Diferentemente da concessão, pelo modelo de autorização, o investidor é dono da infraestrutura, e o serviço que presta é regulado. Foram leiloadas ainda treze áreas em portos de Pará, Espírito Santo, Paraíba e São Paulo. Para Cláudio Frischtak, da Inter.B consultoria, o país continua sendo muito atraente para investidores de infraestrutura, pelo tamanho

do seu território e pelo excesso de demanda no setor, além da limitação do poder público. Ele destaca, porém, que parte importante da agenda está no Congresso. —O Executivo não vai resolver sozinho. A agenda do Legislativo em infraestrutura é muito importante —afirmou. Entre os projetos, estão propostas para aumentar investimentos em saneamento básico, setor elétrico, gás natural, ferrovias e rodovias. — É possível aumentar em 0,3 ponto percentual do Produto Interno Bruto (PIB) o volume de investimentos em infraestrutura anualmente a partir do ano que vem, ampliando o esforço de concessões com a agenda do Congresso —estima Frischtak. Hoje, o investimento em infraestrutura é de apenas 1,8% do PIB, acrescentou.

## CONTRATO EM DÓLAR

Outro ponto que precisa passar pelo Congresso, destacado pela especialista do escritório Siqueira Castro, é a criação de um mecanismo de proteção cambial para as concessões. Por exemplo, a dolarização desses contratos. Na prateleira, o governo tem o desafio de acelerar os estudos e os leilões. A meta é alta. O objetivo é leiloar 16 mil quilômetros de rodovias federais, com investimento previsto de R\$ R\$ 137 bilhões; investir R\$ 62 bilhões em ferrovias novas e em atualização de contratos que já estão em vigor; mais leilões de portos, aeroportos e do setor elétrico. Com uma lista desse tamanho, Pablo Sorj, sócio especialista em infraestrutura do Mattos Filho, alerta para a necessidade de coordenar os projetos para evitar que leilões sejam esvaziados por competição com outros. — Não é interessante, por exemplo, ter um leilão de rodovia federal e estadual muito próximos —afirmou.

*Fonte : Jornal O Globo - RJ  
Data : 21/10/2019*



# O ESTADO DE S. PAULO

**O ESTADO DE SÃO PAULO - SP**

## **QUEDA NA TAXA DE JUROS DIMINUI INTERESSE POR TÍTULOS DE DÍVIDAS**

As debêntures, que levaram anos para cair no gosto dos investidores brasileiros, estão perdendo apelo com a queda na taxa básica de juros, a Selic. Os prêmios, que junto com o CDI ou as NTN-Bs, compõem as taxas de remuneração dos papéis, não estão mais compensando a redução nos juros básicos. “Os investidores estão desacelerando a compra de debêntures e indo para ativos mais interessantes, como fundos imobiliários e de ações”, disse o sócio-diretor do ModalMais, Ronaldo Guimarães.

A debênture é um título de crédito privado – um papel de dívida emitido por uma empresa e negociado pela Bolsa de Valores. O título pode ser prefixado, atrelado, em geral, ao CDI ou às NTN-Bs (Notas do Tesouro Nacional série B), com rentabilidade definida pelo IPCA (inflação) mais uma taxa fixa, chamada de prêmio, ou pós-fixado, indexado a índices como a Selic.

O professor dos MBAs da Fundação Getúlio Vargas Pedro Leão Bispo explica que as debêntures pós-fixadas estão sujeitas às variações econômicas de forma direta: se durante a vigência do título a taxa de juros for cortada, a expectativa de rentabilidade também cai. “Como qualquer decisão de investimento, é preciso fazer uma análise. Uma debênture de três ou cinco anos pode sofrer oscilação na taxa de juros no período”, explica Bispo.

Nos títulos prefixados, a rentabilidade é garantida, desde que seja respeitado o prazo de vencimento do papel. Ao negociar no mercado secundário, porém, o investidor fica exposto às variações da economia.

Além das possíveis perdas relacionadas a indexadores e prazos, as debêntures têm o risco de mercado. Bispo explica que, por se tratar de uma negociação direta entre a empresa emissora do título e o investidor, os papéis não têm cobertura do Fundo Garantidor de Crédito (FGC). Em caso de falência ou calote, portanto, o processo de ressarcimento pode ser longo e burocrático.

Com números que chegavam a 180% do CDI, a rentabilidade na época de juros altos costumava compensar os riscos de mercado. Com a Selic no piso histórico de 5,5% ao ano, porém, os investidores só estão aceitando papéis que ofereçam prêmio de 4% somado ao IPCA, de acordo com um especialista que não quis se identificar.

O IPCA acumulado em 12 meses até setembro está em 2,89%, de acordo com o IBGE, e a projeção dos analistas do mercado é que feche o ano em 3,42%, segundo o boletim Focus divulgado pelo Banco Central no dia 14.

Nos últimos 90 dias, a taxa das NTN-Bs com vencimento em 5 anos (2024) e 15 anos (2035) caíram 20% e 12%, respectivamente, para 2,28% e 3,26%, de acordo com a cotação da semana passada. “Em uma operação com vencimento médio de oito anos, com base na NTN-B 2030, que está rendendo IPCA + 2,95% ao ano, se o investidor fala que quer papel que rende IPCA + 4% ao ano, o prêmio tem que ser 1,05%, que para a maior parte das companhias com ótimo risco soa alto”, comentou a fonte.

Demanda fraca. Mesmo com títulos com prazo longo, a empresa de transmissão de energia elétrica Taesa teve na última emissão para pessoas físicas procura menor do que seria esperado em operação semelhante no início do ano: a demanda foi de 1,16 vez a oferta de R\$ 450 milhões e a empresa captou R\$ 509 milhões, pagando prêmio de 4,5% somado ao IPCA para papéis com vencimento em 2045.

A Petrobrás é outro exemplo de como a queda da Selic vem comprometendo a atratividade dos papéis. Ao contrário de janeiro, quando teve demanda de R\$ 12 bilhões para a emissão de R\$ 3 bilhões, a petroleira recebeu propostas de até R\$ 3,5 bilhões para captação de mesmo tamanho feita

em setembro. As duas séries de debêntures da Petrobrás têm vencimento em 2029 e 2034 e ofereceram remuneração atrelada ao IPCA somado a um prêmio de 3,6% e 3,9%, respectivamente.

A dificuldade em encontrar retorno faz, ao mesmo tempo, alguns investidores tomarem mais risco. “A queda das taxas futuras de juro, especialmente após a última reunião de política monetária (em setembro), tornou o mercado mais competitivo e seletivo. Está difícil escolher papéis. Especialmente porque alguns deles oferecem pouco prêmio para o risco do crédito”, disse a consultora de investimentos da Órama Sandra Blanco.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 21/10/2019*

## **PLANALTO ESTUDA LIBERAR VOOS EM CLASSE EXECUTIVA PARA MINISTROS**

Governo reavalia regra da gestão Temer que obriga 1.º escalão a utilizar a classe econômica em voo internacional; carona a parentes em aeronaves da FAB pode ser permitida

*Por Tânia Monteiro e Breno Pires, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA – Insatisfeitos por terem que voar de classe econômica, ministros convenceram o Palácio do Planalto a estudar mudanças que possam garantir mais conforto a integrantes do primeiro escalão nas viagens internacionais. A Controladoria-Geral da União (CGU), por sua vez, considera liberar carona a parentes de ministros nos aviões da Força Aérea Brasileira (FAB). O governo está analisando o impacto econômico e também político das medidas impopulares.

Ao Estado, o ministro da CGU, Wagner Rosário, afirmou que não considera haver ilegalidade nas caronas dadas por ministros a parentes, parlamentares e mesmo empresários nas aeronaves oficiais por não acarretarem despesas extras.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/1/1571620746513.jpg>

*Aviões da FAB são usados por ministros em viagens internacionais; poltronas são todas de classe executiva Foto: DIDA SAMPAIO/ESTADÃO*

Rosário disse não ver irregularidade, por exemplo, na viagem em que o ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, transportou a mulher, Maria Eduarda de Seixas Corrêa, em maio para Paris. Ainda naquele mês, parentes do presidente Bolsonaro viajaram em helicóptero da Aeronáutica de São Paulo para o casamento, no Rio, do

filho dele, o deputado Eduardo Bolsonaro (PSL-SP).

As justificativas para reservar um voo da FAB cabem a cada ministro, que pode escolher o número de passageiros. A Aeronáutica não faz uma análise da fundamentação dos pedidos dos ministérios.

O ministro da CGU negou que o governo esteja preparando uma “flexibilização” das normas dos voos da FAB. Ele prefere chamar de “adaptação à realidade dos fatos”. “Estamos fazendo um diagnóstico, que pode levar a apresentar ao presidente alguma proposta de mudança da norma, ou não”, disse.

As regras atuais de uso de voos da FAB foram estabelecidas num decreto assinado em 2002 pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, que já passou por alterações nos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff. Dilma, por exemplo, proibiu os ministros de usar aeronaves da FAB para voltarem aos seus locais de domicílio. “O que a gente vai verificar é se o uso está dentro da normalidade. Se não necessita nenhum tipo de mudança (na regra), não vamos fazer”, afirmou Rosário.

A obrigatoriedade de os ministros viajarem na classe econômica passou a valer em 2018. O decreto assinado pelo então presidente Michel Temer é criticado reservadamente por ministros, que se queixam de não poder esticar as pernas nos voos, além do desconforto de longas horas de viagem e da falta de privacidade até para estudar assuntos de governo durante o trajeto. A classe executiva conta com poltronas largas, cardápios variados e acesso a salas VIP nos aeroportos.

Uma alternativa em estudo pelo governo é liberar a classe executiva para os ministros que tiverem mais de 60 anos (essa permissão beneficiaria hoje sete integrantes do primeiro escalão) ou para todos quando a viagem levar mais de oito horas.

A reportagem ouviu sete ministros de diferentes áreas do governo e eles foram unânimes em criticar a obrigatoriedade de usarem a classe econômica. A norma costuma ser classificada como “absurda”. O argumento é que ministro de Estado não viaja a passeio e a exigência acaba se configurando como “um exagero desnecessário” e, em alguns casos, “um constrangimento”.

Se os atuais ministros preferem não expor publicamente as críticas para evitar ataques nas redes sociais, os antecessores falam abertamente do “problema”. Ministro do Gabinete de Segurança Institucional do governo Temer, o general da reserva Sérgio Etchegoyen disse ao Estado que “sentiu na pele o absurdo desta restrição”. Ele observou que, pelo fato de ter 65 anos na época e duas próteses na coluna, chegou “quebrado” à China depois de um longo voo em classe econômica.

“Não é uma regra justa. Há regras mais justas que podem ser aplicadas como as que vigoram na Organização das Nações Unidas (ONU), que autorizam voos em classe executiva a partir de “X” horas de voo e para quem tem acima de determinada idade.”

FAB. Segundo o general, muitos ministros usavam aviões da FAB para fazer voos internacionais por causa da restrição.

Embora a prática de uso de voos da FAB para viagens internacionais seja corriqueira, há quem observe que essa permissão possa ser até considerada ilegal, já que o decreto que dispõe sobre o transporte aéreo de autoridades em aeronaves da Aeronáutica fala apenas de deslocamento no território nacional.

Ministros costumam pagar para viajar com conforto

É comum ministros receberem ofertas de estatais e empresas de economia mista para custearem a diferença das passagens entre uma apertada poltrona na classe econômica e a mais confortável na executiva. Em muitos casos, os integrantes do governo usam suas milhas ou pagam do próprio bolso a diferença para viajar com conforto.

A polêmica sobre ministros e assessores viajarem em classe executiva e terem altos gastos com diárias em hotéis de luxo tiveram início com a ex-ministra da Secretaria de Assistência e Promoção Social, Benedita da Silva, no governo do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Em setembro de 2003, ela foi para Buenos Aires participar de um “café da manhã de orações”, um evento evangélico, com despesas pagas pelo governo. Ela deixou o cargo na Esplanada quatro meses depois e a Comissão de Ética Pública, na ocasião, cobrou que devolvesse o dinheiro gasto.

A viagem em voos da Força Aérea Brasileira é a preferida das autoridades pelas poltronas, todas de classe executiva, pela autonomia de escolher o próprio horário de voo, por não precisar enfrentar filas de terminais e estipular o próprio limite de peso das bagagens. A FAB, porém, costuma fazer até mais escalas nas viagens internacionais que as companhias aéreas porque os aviões são menores e têm muito menos autonomia.

No posto do primeiro escalão que mais exige viagens internacionais, o ministro das Relações Exteriores, Ernesto Araújo, recorre a aviões da FAB até para destinos de fácil acesso por meio de voos comerciais, como Nova York, Paris ou Buenos Aires. Ele fez 19 viagens em aeronaves oficiais em levantamento feito pela reportagem até 10 de outubro.

O Itamaraty argumenta que as atribuições do chefe das Relações Exteriores exigem constantes deslocamentos para o exterior, com agendas intensas que demandam agilidade.

Voos com aviões da FAB são mais caros

O uso de aviões da FAB para viagens internacionais tem custo alto. A hora de voo de um jato Legacy, que costuma ser usado nesses voos internacionais de ministros, é estimada em cerca de US\$ 6 mil, mais de R\$ 25 mil.

Uma viagem de Brasília para Nova York, por exemplo, em classe econômica, pode custar, em média, de R\$ 3 mil a R\$ 5 mil. Na classe executiva, de R\$ 15 mil a R\$ 20 mil, sempre com pelo menos uma escala em cerca de 13 horas de voo. Já o voo de dez horas em avião da FAB de Brasília a Nova York custa pelo menos de R\$ 250 mil. A mesma conta vale para voos nacionais. O trajeto de Brasília a São Paulo custa ao contribuinte R\$ 37,5 mil.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 21/10/2019*

## **MINISTÉRIOS ENSAIAM APROXIMAÇÃO POR CRISE DA AMAZÔNIA**

Com imagem do País abalada no exterior, ministérios do Meio Ambiente e da Agricultura buscam se unir na defesa do agronegócio

*Por Mônica Scaramuzzo, O Estado de S.Paulo*

Em meio à imagem abalada do Brasil pelos incêndios na Amazônia, os ministérios da Agricultura e Meio Ambiente tentam alinhar o discurso para fazer frente a um possível ataque de importadores, sobretudo da Europa, aos produtos do agronegócio brasileiro.

Desde que a crise veio à tona, há quase dois meses, as duas pastas tentam reduzir as turbulências externas, mas cada uma com agenda própria. A falta de uma estratégia de defesa comum tem gerado preocupações entre as lideranças do agronegócio, que temem um boicote ao País.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/7/1571619335379.jpg>

*Importadores já consultaram o governo para saber a procedência dos produtos Foto: JF Diorio/AE*

Parlamentares da bancada ruralista no Congresso e no Senado evitam fazer críticas abertas à maneira como o governo tem conduzido a crise. Sob reserva, contudo, deputados e senadores da base ruralista afirmaram ao Estado que faltam respostas rápidas e um maior alinhamento do governo para evitar potenciais perdas ao País, com risco de comprometer

o acordo Mercosul e União Europeia.

Nos últimos dias, os ministros da Agricultura, Tereza Cristina, e do Meio Ambiente, Ricardo Salles, que nunca foram próximos, estão tentando se aproximar, segundo fontes a par do assunto.

O desalinhamento entre as duas pastas não é de hoje. Entre o fim de 2018 e o início do ano, o clima pesou na Agricultura e Meio Ambiente, quando o presidente Jair Bolsonaro cogitou unir os dois ministérios. Desde então, cada ministro seguiu com suas agendas.

Quando a crise da Amazônia ficou mais aguda, cada pasta preparou suas estratégias de discussões para conduzir o assunto.

Mas a falta de um discurso conciliatório entre as duas pastas é vista como um ponto sensível na defesa dos interesses do Brasil lá fora, afirmaram pessoas próximas aos ministros.

Tereza Cristina e Salles viajaram, separadamente, para a Europa nas últimas semanas para conversar com importadores, governos e setor privado para explicar que o Brasil não incentiva o desmatamento ilegal, que o governo brasileiro está atento às questões da Amazônia e apertando o cerco contra exploração de áreas da região.

### **Preocupação**

Embora ainda não haja uma retaliação aos produtos brasileiros – diversos países importadores e empresas globais consultaram o ministério da Agricultura sobre eventuais riscos –, a ameaça de imposição de barreiras preocupa exportadores de grãos e carnes, principais itens da pauta de exportações brasileira.

“Não há hoje uma ameaça real de barrar as exportações brasileiras. O governo está trabalhando para reverter a imagem lá fora. Mas claro que há uma preocupação sobre como o consumidor internacional vê os produtos brasileiros”, disse Marcello Brito, presidente da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag).

O Ministério da Agricultura admite que falhas na comunicação são apontadas como principal fator que o impede o Brasil de ser difundido como uma potência agrícola sustentável. A apresentação de dados mais consistentes sobre preservação das florestas também precisa ter um plano de ação mais contundente.

“Temos erros muito sérios de comunicação tanto internamente como externamente. Precisamos corrigi-los se quisermos continuar vendendo mais e desbravando novas oportunidades”, disse Tereza Cristina, no dia 10 de outubro, durante o Fórum de Investimentos Brasil 2019, realizado em São Paulo. “Precisamos não só falar lá fora o que fazemos, mas mostrar a quantidade de área que preservamos”, afirmou.

Ao Estado, o ministro Ricardo Salles disse que as discussões sobre Amazônia vão muito além da parte da Agricultura (ver mais abaixo). Segundo ele, o ministério do Meio Ambiente está em conversas intensas com vários ministérios. “A missão do Ministério da Agricultura é uma e a do Meio Ambiente é outra.”

Procurado, o Ministério da Agricultura não quis comentar o assunto.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 21/10/2019*

## **‘TEMOS DE NOS PREOCUPAR MENOS COM BOICOTE E MAIS COM A IMAGEM’, DIZ RICARDO SALLES**

Segundo o ministro, governo trabalha em uma campanha para Amazônia que envolve vários ministérios

*Por Mônica Scaramuzzo, O Estado de S.Paulo*

O ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, disse ao Estado que os encontros fora do País ajudaram a desmistificar muitos conceitos que os estrangeiros tinham sobre a Amazônia. Segundo ele, o governo discute um plano conjunto para melhorar a imagem do Brasil fora. A seguir, os principais trechos da entrevista.

Há razão para o agronegócio se preocupar com um possível boicote aos produtos brasileiros?

Acho que tem de se preocupar, menos pelo boicote, mas pelo dano da imagem. Como é o consumidor que decide o que vai consumir em qualquer lugar do mundo, a imagem prejudica diretamente a demanda. Isso é um ponto importante. Minha ida à Europa foi para isso.

Como o sr. foi recebido?

Falei com diversos segmentos: setor privado (investidores, importadores e bancos), entidades do terceiro setor, autoridades governamentais e imprensa, em cinco cidades. O que sentimos é que do lado da imprensa havia muita desinformação. Foi muito importante falar, mostrar dados. Melhorou muito. No governo também. Mas, no geral, as autoridades têm mais informações. O setor privado conhece bastante, mas eles sentem falta das interpretações, das explicações do dado frio. Além de levar o dado, você explica a complexidade e porque tais assuntos não são tão simples de serem resolvidos. E eles entendem perfeitamente. E, para minha surpresa, as ONGs com as quais nos reunimos – e foram muitas – entenderam nosso grau de desafio. Com essas viagens, não só a minha, mas da própria Tereza Cristina (Agricultura) e do Tarcisio de Freitas (Infraestrutura), você vai dando um pouco de bom senso para as coisas.





<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/5/1571619395350.jpg>

*Para Salles, governo trabalha em uma campanha para Amazônia que envolve vários ministérios Foto: JF Diorio/Estadão*

O governo vai fazer uma campanha nacional pró-Amazônia?

Temos de estruturar e o governo está trabalhando em um plano de desenvolvimento para Amazônia. É fundamental.

Isso já está sendo feito?

Está sendo feito, mas é um assunto que engloba diversos ministérios: Agricultura, Meio Ambiente, Ciências e Tecnologia. Não é coisa de um só ministério. Não é uma resposta. É complexo, precisa de um esforço conjunto.

Como é a sua interlocução com as lideranças do agronegócio?

Fui diretor da Sociedade Rural Brasileira (SRB), me dou muito bem com o setor. Como todo e qualquer segmento da economia, você tem diversas opiniões. Se olhar o agronegócio no Brasil, tem um grupo que é contra todas essas discussões. Eles têm pontos importantes e entendemos. Mas o agronegócio não é só o que eles pensam. O agronegócio tem outros grupos, outras visões. O papel de quem está no governo é trabalhar em prol de todos. Não escolher um grupo contra o outro.

O sr. também tem bom trânsito com o presidente. Qual foi a missão que ele te deu nessa crise?

O presidente dá autonomia para todos os ministros, não só para mim. Ele escolheu os ministros pelo critério técnico. É claro que, para questões mais sensíveis, a gente consulta o presidente antes. Mas, no dia a dia, os ministros que decidem sobre as suas respectivas pastas e vão harmonizando com o presidente.

Temos números e dados suficientes para explicar para o mercado externo que não há desmatamento ilegal?

Os europeus entenderam muito quando mostramos os dados sobre desmatamento. Houve uma redução a partir de 2004. Em 2004, a gente tinha três vezes mais desmatamento que hoje – 28 mil km<sup>2</sup> – e até 2018 quase 9 mil km<sup>2</sup>. Entre 2004 e 2012, caiu muito. De 2012 a 2019, há uma curva ascendente.

E qual explicação?

Essa pergunta eu fiz nessa viagem: quais os motivos que nos levaram a ter um aumento de desmatamento de 2012 até agora? Dizer que o Bolsonaro é a favor do desmatamento não cola. Se esse argumento é verdadeiro, por que há sete anos, mesmo com a atuação de ambientalistas e governos com outras visões, houve aumento do desmatamento? Foi bom explicar esse contexto lá fora.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP*

*Data : 21/10/2019*

## **GÁS NATURAL DO PRÉ-SAL MAIS BARATO SÓ CHEGA AO CONSUMIDOR EM UMA DÉCADA**

Maior parte do gás extraído é reinjetada no campo para estimular a produção de petróleo ou porque tem alto teor de gás carbônico; ANP e petroleiras dizem ainda que falta infraestrutura para escoamento do gás

*Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo*

O governo conta com o gás natural como matéria-prima para produzir energia elétrica mais barata. Essa é uma das principais bandeiras do Ministério da Economia no governo de Jair Bolsonaro. Dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) demonstram, no entanto, que 37 milhões de m<sup>3</sup> por dia do que vai ser extraído na próxima década, principalmente no pré-sal, vão ser injetados de volta nos campos, sem chegar ao mercado consumidor. Esse volume

supera a demanda atual do conjunto de térmicas instaladas no País (30 milhões de m<sup>3</sup>/d) e corresponde a mais da metade de todo gás consumido (70 milhões de m<sup>3</sup>/d).

Hoje, o gás do pré-sal já funciona como ferramenta para estimular a produção de petróleo e, em menor escala, é usado como insumo no setor elétrico e indústria.

Com isso, governos - sobretudo de municípios e Estado do Rio de Janeiro - deixaram de arrecadar em cinco anos, de 2014 a 2018, R\$ 2,8 bilhões em royalties e participação especial relativas ao gás. A participação especial incide exclusivamente sobre campos de alta produção. A informação é da ANP e foi repassada à Assembleia do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), que fez à agência uma série de questionamentos sobre possíveis perdas decorrentes da reinjeção. As respostas foram anexadas ao relatório final da CPI da Crise Fiscal do Rio, aprovado nesta semana.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/9/1538148199697.jpg>

**Pré-sal**

**Gás do pré-sal já é usado como insumo no setor elétrico e indústria. Foto: Marcos de Paula/Estadão**

"A agência reguladora não pode aprovar o plano de desenvolvimento das áreas sem conversar com o governo do Estado do Rio. O relatório da CPI vai ser enviado a todos os poderes para evitar prejuízos ainda maiores", afirmou o presidente da CPI, deputado estadual Luiz Paulo (PSDB).

Representantes de petroleiras que não quiseram se identificar e também a Petrobrás divergem do cálculo da ANP. A estatal, por meio de sua assessoria de imprensa, argumenta que "por se tratar de um cenário hipotético, esta estimativa (de perda de R\$ 2,8 bilhões) não pode ser considerada". Acrescenta ainda que "não é possível afirmar que tais perdas ocorreram, uma vez que parte da reinjeção de gás é obrigatória, devido à presença de CO<sub>2</sub>, e outra parte desta reinjeção auxilia no aumento da produção de petróleo, que gera pagamentos adicionais de tributos ao Estado".

Os motivos da reinjeção são consenso. Há divergências, no entanto, entre a ANP e as empresas no que diz respeito às quantidades de gás devolvido aos campos, segundo fonte do setor. O problema maior está no Campo de Mero, um pedaço da área de Libra, uma das grandes apostas do pré-sal. Mero é operado pela Petrobrás, que tem como sócias Shell, Total, CNPC e CNOOC. Em 2022, a produção na área deve ganhar relevância e, por isso, também a reinjeção de gás deve crescer.

"O aumento significativo da injeção, a partir de 2022, especialmente é causado pela entrada em produção dos sistemas definitivos do Campo de Mero, cujo plano de desenvolvimento prevê reinjeção total. Este plano de desenvolvimento encontra-se em análise na ANP, e a questão do aproveitamento do gás é um dos pontos principais de controvérsias e questionamentos", diz o documento da ANP enviado à Alerj.

Para 2019, a estimativa de reinjeção do gás é de 23,5 milhões de m<sup>3</sup>/d. Em três anos, deve chegar a 40,3 milhões, até alcançar 60,6 milhões de m<sup>3</sup>/d em 2030. Isso significa que um volume significativo do gás que vai ser produzido no pré-sal não vai chegar ao mercado consumidor até o fim da próxima década.

"O gás produzido nos campos do Polo Pré-sal da Bacia de Santos está associado à produção de óleo. Desta forma, com o esperado aumento da produção de óleo nestes campos, aumentará também a produção de gás", respondeu a Petrobrás. A estatal argumenta ainda que na maior parte do pré-sal, o gás possui alto teor de CO<sub>2</sub>, um contaminante que não pode ser enviado à atmosfera. Outro argumento é que a reinjeção servirá para aumentar a produção futura de petróleo.

Há também consenso entre a ANP e as companhias de que, por enquanto, falta infraestrutura de escoamento do gás e que, em alguns casos, os volumes são insuficientes para justificar o gasto com obras. A construção de gasoduto e de uma unidade de processamento de gás sai por cerca de US\$ 2 bilhões. Hoje, a margem de lucro do petróleo supera a do gás natural. Ou seja, para as petroleiras vale mais à pena produzir petróleo do que gás.

"O gás poderá ser aproveitado depois. Por enquanto, está sendo criado um estoque. Mas, daqui a alguns anos, vai ser possível produzir a um custo mais baixo. O boom de oferta deve acontecer daqui a uma década", avalia José Roberto Faveret, sócio do Faveret Lampert Advogados, especialista no setor de petróleo e gás.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 21/10/2019

**Valor**<sup>ECONÔMICO</sup>

Informação que vira dinheiro.

**VALOR ECONÔMICO (SP)**

## **BNDES VAI MODELAR VENDA DE ESTATAIS DO GOVERNO GAÚCHO**

Programa de privatização é parte de uma reforma estrutural com impacto fiscal estimado em R\$ 25 bilhões ao longo de dez anos

Por Rodrigo Carro e Francisco Góes — Do Rio



[https://s2.glbimg.com/eaxV0EZnickFtdqb78ie0HGri1A=/0x0:2218x1683/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/B/o/Vs5CpPRQWMoLpKeyCqnA/foto21pol-121-rs-a4.jpg](https://s2.glbimg.com/eaxV0EZnickFtdqb78ie0HGri1A=/0x0:2218x1683/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/B/o/Vs5CpPRQWMoLpKeyCqnA/foto21pol-121-rs-a4.jpg)

Marco Aurélio Cardoso: "No conjunto de desafios, a privatização do Bannrisul não é a questão-chave mais importante" — Foto: Divulgação

Há mais de quatro anos pagando o salário do funcionalismo de forma parcelada, o governo do Rio Grande do Sul recorreu ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para modelar o processo de privatização de pelo menos quatro estatais gaúchas nas áreas de energia e mineração. As iniciativas de desestatização são parte de um conjunto de medidas de saneamento financeiro cuja espinha dorsal é uma reforma estrutural com impacto fiscal estimado em R\$ 25 bilhões ao longo de dez anos.

Em setembro, o BNDES publicou na internet os editais de licitação para a contratação de serviços técnicos necessários para estruturar as operações de venda à iniciativa privada da Companhia Estadual de Distribuição de Energia Elétrica (CEEE -D), da Companhia Estadual de Geração e Transmissão de Energia Elétrica (CEEE-GT) e da Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás). Nos editais, a abertura das propostas está prevista para este mês.

"Assinados, nós temos [acordos com o BNDES] nas áreas de energia, gás e [concessão de] rodovias. E, em modelagem, para assinatura de [termos de] cooperação: saneamento, mineração e hidrovias", disse ao Valor o secretário estadual de Fazenda do Rio Grande do Sul, Marco Aurélio Cardoso. A quarta estatal da qual o governo gaúcho pretende se desfazer é a Companhia Riograndense de Mineração (CRM).

Ao todo, o ativo total das quatro companhias somava R\$ 9,77 bilhões ao fim do segundo trimestre deste ano, de acordo com as demonstrações contábeis divulgadas para o período. No entanto, o valor mínimo de venda das empresas só será decidido a partir da conclusão da modelagem dos processos de privatização. Os recursos não são contabilizados dentro do plano de reforma estrutural. Com valor de mercado em torno de R\$ 9 bilhões, o Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Bannrisul) não fará parte do programa de privatizações do governo gaúcho, reafirmou Cardoso.

"No conjunto de desafios para as finanças públicas do Rio Grande do Sul, a privatização do Bannrisul não é a questão-chave efetivamente mais importante", sustentou o titular da Fazenda gaúcha. "Em segundo lugar, o debate político em torno da privatização do Bannrisul é algo que está longe de ser 'consensado' pela sociedade."

Na análise do secretário, o investimento político no debate sobre uma possível venda da instituição financeira à iniciativa privada ganharia uma proporção tão grande que “tomaria o espaço de outras medidas que são estruturantes.”

O impacto fiscal de R\$ 25 bilhões esperado a partir da reforma estrutural proposta pelo governo do Rio Grande do Sul abrange tanto uma economia de R\$ 11 bilhões (decorrente do corte de despesas) quanto um incremento de receita de R\$ 14 bilhões (fruto do aumento de contribuições previdenciárias). O déficit previdenciário do Rio Grande do Sul está na casa de R\$ 12 bilhões. No Estado, há mais aposentados e pensionistas do serviço público do que funcionários na ativa - a proporção entre os grupos é de 60% e 40%. A proposta de reforma estrutural foi apresentada na semana passada a deputados da Assembleia Legislativa do Estado e à imprensa.

“O Rio Grande do Sul é o Estado no país que tem a pior relação entre ativos e inativos. Temos 1,63 inativo, entre aposentados e pensionistas, para cada um [funcionário] ativo”, esclareceu Cardoso. Numa tentativa de atenuar o problema, o Executivo gaúcho divulgou - dentro do seu plano de reforma estrutural - proposta de elevação progressiva da alíquota previdenciária do funcionalismo público.

A proposta prevê três alíquotas distintas, de acordo com a faixa de remuneração do servidor: 14%, 16% e 18%. Na prática, o percentual mais alto (18%) corresponderia a uma alíquota máxima efetiva de 16,7% - ligeiramente inferior àquela prevista para os servidores federais na principal proposta de emenda constitucional (PEC) da Reforma da Previdência, que tramita no Congresso.

“Mesmo depois das outras medidas [...], se ainda persistir o déficit atuarial, a base de cálculo dos inativos pode recuar para cima do salário-mínimo, ao invés de ser acima do teto do INSS”, disse o secretário. Se colocada em prática, a medida ampliaria o número de inativos sobre os quais recairia a cobrança da alíquota previdenciária. Isso porque a cobrança da alíquota passaria a ser feita para todos os inativos que ganhem mais de um salário mínimo.

Caso esse conjunto de medidas seja integralmente adotado, a expectativa é de que sejam equacionados R\$ 86 bilhões (23%) do déficit atuarial total do Estado, que alcança R\$ 373 bilhões. O déficit atuarial corresponde à insuficiência de recursos para pagamento dos compromissos dos planos de benefícios.

Nos últimos dez anos, a expansão nominal da despesa com pessoal no Estado foi de 187%, o dobro da inflação do período. Saltou de R\$ 10,1 bilhões, em 2007, para R\$ 29,2 bilhões, em 2018. Para este ano, a previsão é de que a folha de pagamento some R\$ 30,7 bilhões. O patamar elevado de desembolsos com pessoal explica, em grande parte, o déficit orçamentário crônico do Estado, entre R\$ 5 bilhões e R\$ 7 bilhões ao ano.

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data : 21/10/2019*

## RIQUEZA NO BRASIL CRESCE E ATINGE US\$ 3,5 TRILHÕES

Estudo do CS aponta que país ganhou 42 mil milionários

*Por Adriana Cotias — De São Paulo*



[https://s2.glbimg.com/eRLe0HcmpPdX9m7b6pZoDw7Hwig=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/B/I/e1xCfbSPmOt3yB6QALmg/foto21fin-101-riqueza-c8.jpg](https://s2.glbimg.com/eRLe0HcmpPdX9m7b6pZoDw7Hwig=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/B/I/e1xCfbSPmOt3yB6QALmg/foto21fin-101-riqueza-c8.jpg)

*Castro, do CSHG: “Brasil precisa crescer mais rápido que a média histórica para ter mais milionários e reduzir a desigualdade” — Foto: Sílvia Costanti/Valor*

O Brasil apresentou uma das taxas de crescimento de riqueza mais elevadas de meados de 2018 para cá. Segundo mapeamento global feito pelo Credit Suisse, as famílias reuniam ativos da ordem de US\$ 3,5 trilhões no fim de junho, com um aumento de US\$ 312 bilhões no intervalo



de um ano. Em paralelo, o número de milionários no país subiu de 217 mil adultos para 259 mil, um incremento de 19,4%, o que o colocou no grupo de economias com maior crescimento no período, atrás de Holanda, Alemanha, China, Japão e Estados Unidos.

No Brasil, os ativos financeiros respondiam por 49% do patrimônio bruto das famílias, em comparação a 42% em 2010.

As estimativas apontam para um total de 319 mil adultos com patrimônio financeiro acima de US\$ 1 milhão no Brasil até 2024, uma elevação de 23%. Trata-se de uma projeção conservadora, já que os pesquisadores do grupo suíço envolvidos no Global Wealth 2019 levaram em conta o crescimento do PIB dos últimos 10 anos, período marcado por taxas modestas e uma recessão no meio do caminho. Segundo Sylvio Castro, executivo-chefe de investimentos da área de gestão de riquezas do Credit Suisse no Brasil, esse pode ser o piso. Se o Brasil ingressar numa fase mais virtuosa como se prenuncia com os juros mais baixos da história, o país pode até somar até 350 mil milionários em cinco anos, calcula.

“O curioso é que isso é uma Bélgica. No fundo, não é que não tenha um universo fantástico [de indivíduos ricos], mas são 212 milhões de pessoas no país. O Brasil precisa crescer mais rápido que a média histórica, vai ter mais milionários e reduzir a desigualdade.”

O Brasil foi o único país onde a desigualdade aumentou entre 2016 e 2019. A pesquisa estima que o percentual de 1% mais rico da população detenha 49% de toda a riqueza familiar do país. A proporção de brasileiros com patrimônio inferior a US\$ 10 mil é maior do que a observada no mundo todo, com uma fatia de 70% ante 58%.

O nível relativamente elevado da desigualdade reflete em parte a má distribuição de renda, uma tendência que perdura há muitos anos no país, aponta o CS. Para os pesquisadores dois fatores têm contribuído para essa dinâmica: o acesso restrito à educação de qualidade e a divisão entre os setores formal e informal da força de trabalho.

No mundo, mais da metade dos adultos têm patrimônio líquido abaixo de US\$ 10 mil, enquanto quase 1% dos milionários possuem, juntos, 44% de toda a riqueza global.

Globalmente, o conjunto de riquezas cresceu US\$ 9,1 trilhões entre junho de 2018 e de 2019 e chegou a US\$ 360,6 trilhões, uma alta de 2,6% em relação ao mesmo período do ano anterior.

O país que mais ganhou milionários no ano passado foi os Estados Unidos, com 675 mil novos indivíduos. Japão e China aparecem na sequência, com 187 mil e 158 mil adultos, respectivamente.

De acordo com o relatório, Polônia (74%), Japão (71%), China (55%), Portugal (49%) e Taiwan (44%) são os países que devem somar a maior quantidade de novos milionários até 2024. As projeções apontam que o número de milionários no mundo chegará a quase 63 milhões nos próximos cinco anos e que a riqueza global aumentará em 27%, chegando a US\$ 459 trilhões.

A riqueza total aumentou em todas as regiões de meados de 2018 para 2019. A América do Norte adicionou US\$ 4,1 trilhões ao estoque, dos quais US\$ 3,9 trilhões vieram dos Estados Unidos. A China e a Europa contribuíram com US\$ 3,0 trilhões e a Ásia-Pacífico (excluindo China e Índia) com outros US\$ 825 bilhões.

Apesar dos problemas econômicos na Argentina e na Venezuela, a riqueza na América Latina aumentou US\$ 463 bilhões, com o Brasil respondendo por US\$ 312 bilhões desse bolo. Nesse conjunto, a valorização das ações e o impacto cambial explicam boa parte da evolução.

Ao considerar o grupo de milionários “ultra high”, com patrimônio acima de US\$ 50 milhões, o Brasil foi uma das economias que mais ganharam indivíduos nessa categoria entre 2018 e 2019, com acréscimo de 860 adultos, perdendo para os EUA, que viram o número de pessoas do topo da pirâmide aumentar em 4,2 mil, e Rússia, com 400 novos indivíduos.



Para Castro, tão importante quanto o crescimento da quantidade de afortunados no Brasil será a forma como vão alocar o capital daqui para frente. “Em vez de financiar a dívida pública com juros altos, o que se espera é que estejam mais focados em incentivar a iniciativa privada e o crescimento.”

Esse movimento já vem sendo observado entre a parcela da população mais rica atendida pelos serviços de private banking e de gestão de patrimônio, com mais recursos sendo direcionados para alternativas como ações, fundos imobiliários e de private equity. Esgotado todo o prêmio que se poderia extrair da queda dos juros futuros - com a consequente valorização dos ativos de renda fixa -, essa mudança de mentalidade tende a se espalhar para toda a sociedade, cita o executivo. Para se ter uma ideia, nas carteiras administradas pelo CSHG, a alocação em ações chega hoje a 25%, na média, de uma fatia de 5% há três anos.

O patrimônio líquido, ou riqueza, considera o valor dos investimentos financeiros mais ativos reais (principalmente imóveis) pertencentes às famílias, excluindo-se as dívidas. Corresponde ao balanço patrimonial que pode ser elaborado, listando os bens ao seu valor líquido se fossem vendidos. A conta inclui os recursos aplicados na previdência privada, mas não as pensões públicas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 21/10/2019

## ORÇAMENTO IMPOSITIVO SÓ VALE A PARTIR DE 2020, DEFENDE MINISTÉRIO

Área econômica usa critérios diferentes e libera dotações do Legislativo e do Judiciário, mas retém parte da verba do Executivo

Por Ribamar Oliveira — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/KNJ-TpSafwFXz0pC2r0HQ-8kLA0=/984x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/M/G/34W9v4QxeetAU1Z9sASQ/foto21bra-101-descon-a4.jpg](https://s2.glbimg.com/KNJ-TpSafwFXz0pC2r0HQ-8kLA0=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/M/G/34W9v4QxeetAU1Z9sASQ/foto21bra-101-descon-a4.jpg)

Felipe Salto: “Se o governo quer fazer um primário melhor, deveria encaminhar projeto de lei alterando a meta deste ano” — Foto: Dênio Simões/Valor

O Ministério da Economia entende que o Orçamento impositivo, instituído pelas emendas constitucionais 100 e 102, depois de grande empenho dos presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), só passará a valer a partir do próximo ano.

“Com relação à impositividade, o entendimento do Ministério da Economia é que ela só passará a se aplicar na execução orçamentária de 2020”, disse o órgão por meio de sua assessoria de imprensa, depois de questionamento do Valor. Isto indica que o governo não se sente obrigado a executar todas as dotações do Orçamento deste ano, mesmo se tiver recursos para isso.

O Valor quis saber a razão de o governo ter adotado critérios diferentes entre os Poderes e as emendas parlamentares no desbloqueio de dotações orçamentárias, que realizou na semana passada. No caso do Judiciário, Legislativo, Ministério Público da União (MPU), Defensoria Pública da União (DPU) e das emendas parlamentares, o governo liberou todas as dotações que foram contingenciadas neste ano. Para o Executivo, no entanto, o governo manteve cerca de R\$ 16 bilhões de verbas bloqueadas, de um total de R\$ 33 bilhões contingenciadas.

No relatório extemporâneo de avaliação de receitas e despesas de outubro, também divulgado na semana passada, o governo criou uma reserva de R\$ 52,5 bilhões, constituída com parte dos recursos que serão obtidos no mega leilão dos excedentes de petróleo da cessão onerosa. De acordo com o governo, a reserva será usada para pagar a parte devida do leilão da cessão onerosa aos Estados e municípios, no montante de R\$ 11,9 bilhões neste ano, e a despesa com a compensação à Petrobras, decorrente da revisão do contrato da cessão onerosa, firmado em 2010, no valor de R\$ 34,6 bilhões.

Assim, do total dos R\$ 52,5 bilhões da reserva, ainda sobriam R\$ 6 bilhões (R\$ 52,5 bilhões menos R\$ 11,9 bilhões menos R\$ 34,6 bilhões) para desbloquear dotações dos ministérios. Mas isso não foi feito. O descontingenciamento realizado nas dotações do Executivo foi de apenas R\$ 4,96 bilhões, que decorreu da incorporação de uma receita de R\$ 8,9 bilhões relativa ao leilão da 16ª rodada de concessão de petróleo.

O Valor consultou o Ministério da Economia sobre a razão para o uso de critérios diferentes na liberação das dotações e se a decisão de não desbloquear as dotações do Executivo, mesmo informando a existência de receita para fazê-lo, não fere os dispositivos das emendas constitucionais 100 e 102, promulgadas neste ano. A emenda 100 estabelece que “a administração tem o dever de executar as programações orçamentárias”. A emenda 102 determina a execução das programações está subordinada ao cumprimento de dispositivos legais que estabeleçam metas fiscais ou limites de despesas.

O Ministério disse que “não há como antecipar a destinação de recursos de um leilão ainda não concretizado (dos excedentes da cessão onerosa)” e que, em seus relatórios, sempre “colocou o conservadorismo como premissa”. E acrescentou: “A criação da reserva orçamentária de R\$ 52,4 bilhões foi feita diante da real previsão de entrada de receitas referentes ao leilão dos excedentes de petróleo da cessão onerosa. Neste caso, mais uma vez por conservadorismo, o Ministério entende a necessidade de não se antecipar aos fatos em sua programação orçamentária”.

O diretor-executivo da Instituição Fiscal Independente (IFI), Felipe Salto, considerou “pouco transparente” o relatório extemporâneo de outubro. Ele destacou o fato de a receita adicional de R\$ 59,7 bilhões incorporada à programação orçamentária ter alterado a projeção do governo para o déficit primário neste ano, que passou de R\$ 139 bilhões para R\$ 79,3 bilhões, de acordo com o relatório. “O cálculo não considerou a transferência de parte dos recursos do leilão da cessão onerosa para os Estados e municípios”, observou.

Para Salto, a leitura do relatório indica que o governo tem por objetivo melhorar o resultado primário deste ano, reduzindo o déficit. “Mas para isso eles estão adotando mecanismos que ferem a transparência”, afirmou. “Se o governo quer fazer um primário melhor, deveria encaminhar um projeto de lei ao Congresso alterando a meta fiscal deste ano”, sugeriu.

Fonte: Valor Econômico - SP  
Data : 21/10/2019

## NOVO PACOTE DE ELÉTRICAS ATRAI ESTRANGEIROS

Os processos de venda das concessionárias CEEE (RS), CEB (DF) e CEA (AP) estão mais adiantados que o da mineira Cemig

Por Rodrigo Polito — Do Rio

### Cardápio recheado

Novo pacote de privatizações elétricas inclui estatais estaduais

Empresa	CEEE-GT	CEEE-D	CEB	CEA	Cemig D	Cemig GT
Estado	RS	RS	DF	AP	MG	MG
Setor	Geração e Transmissão	Distribuição	Geração, transmissão e distribuição	Distribuição	Distribuição	Geração e Transmissão
Clientes (em mil)	-	1724,1	1080,9	204,9	8.427,1	-
Mercado (em GWh/ano)	-	6789	5581	1053	2.532,1	4.953
Parque gerador (MW)	1267,27	-	682,07	-	-	6.100
Empregados	1.091	2.291	908	631*	4.399	1.366
Estágio atual	BNDES está em fase de contratação de prestador de serviço para fazer modelo de privatização		Governo do DF contratou o BNDES para fazer o suporte técnico da desestatização	Aguarda definição pelo MME de leilão para contratação de novo concessionário	Proposta de privatização da empresa será apresentada à Assembleia Legislativa de MG	

Fonte: Abradee e as próprias empresas \* Em 2017

[https://s2.glbimg.com/tg8WeL5RZPghU\\_bAL0kOv5wosvE=/1344x0/smart/filters:strip\\_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH\\_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal\\_photos/bs/2019/M/1/zItXqNSDGVlbBeqYD7Aq/arte21emp-201-energia-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/tg8WeL5RZPghU_bAL0kOv5wosvE=/1344x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/M/1/zItXqNSDGVlbBeqYD7Aq/arte21emp-201-energia-b1.jpg)

Depois da venda das distribuidoras da Eletrobras no ano passado, um novo pacote de privatizações de elétricas se avizinha, desta vez em âmbito estadual. Em estágio mais avançado estão os processos da CEEE (RS), CEB (DF) e CEA (AP). Em um passo mais atrás, está a desestatização da

Cemig (MG), que demandará mais esforço político do governador mineiro Romeu Zema, já que a companhia é uma espécie de “Petrobras” dos mineiros.

Considerando os dados das quatro estatais estaduais, estão em jogo um mercado de 11,4 milhões de clientes e um parque gerador de mais de 8 mil megawatts (MW) de capacidade, com uma força de trabalho de 10,7 mil empregados.

Apesar do apoio do governo federal para impulsionar as vendas, via suporte técnico do BNDES, uma luz de alerta foi acesa na última semana, quando a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), sob forte pressão de políticos locais, negou a revisão extraordinária de tarifas de três distribuidoras recém-privatizadas.

Enquanto as empresas da Eletrobras foram arrematadas por investidores nacionais - a Equatorial Energia levou Cepisa (PI) e Ceal (AL); a Energisa ficou com Ceron (RO) e Eletroacre (AC); e o consórcio Oliveira Energia/Atem assumiu o controle de Amazonas Energia (AM) e Boa Vista Energia (RR) -, a expectativa é que o novo conjunto de privatizações atraia grupos estrangeiros, entre eles a italiana Enel e a chinesa State Grid, que já sinalizaram interesse em novos ativos do tipo no Brasil.

Também estão no páreo a espanhola Iberdrola, controladora da Neoenergia, e a EDP, de capital português e chinês, que aumentou em 2018 sua participação para 23,56% na catarinense Celesc.

Entre as elétricas previstas para serem colocadas à venda, a gaúcha Companhia Estadual de Energia Elétrica (CEEE) e a Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) são as que estão com o processo de privatização mais adiantado.

No início do ano, o BNDES contratou a Investor Consulting Partners Consultoria e um consórcio formado pela Deloitte Touche Tohmatsu e a Fialho Canabrava Andrade Salles Advogados para a prestação de serviços relacionados à licitação da CEA.

No caso da CEEE, a privatização já tem aprovação da Assembleia Legislativa do Estado. Com isso, o BNDES já iniciou processo para contratar empresas para prestar serviço para a licitação da companhia gaúcha. Ainda não há uma definição clara se será colocada à venda a empresa inteira ou se a operação será separada entre o braço de distribuição (CEEE-D) e o de geração e transmissão (CEEE-GT).

No caso da Companhia Energética de Brasília (CEB), foi assinado em agosto um contrato prevendo que o BNDES dê o suporte técnico no processo de desestatização.

O caso da Cemig é, de fato, bem mais delicado. Além da aprovação na Assembleia Legislativa, de acordo com a Constituição estadual, a privatização da elétrica precisa passar por um referendo popular. O governo mineiro trabalha em uma proposta de emenda à Constituição para revogar a necessidade do referendo. Ao Valor na última semana, o governador Romeu Zema reafirmou o plano de desestatizar a Cemig.

Na outra ponta, entre os potenciais compradores, o presidente mundial da Enel, Francesco Starace, disse que uma potencial aquisição da CEB “faría sentido” para o grupo. Isso porque haveria sinergia com a goiana Celg, adquirida em 2016, por R\$ 2,2 bilhões. “Não é um mercado em que podemos simplesmente decidir comprar, alguém tem que vender. Não sabemos o que haverá no mercado em 2020 no Brasil. Poderia ser [a distribuidora de] Brasília. Vamos olhar as oportunidades”, afirmou Starace, em evento em São Paulo.

A estratégia é a mesma da chinesa State Grid. Dona da CPFL Energia, que possui ativos de distribuição em São Paulo e Rio Grande do Sul, a companhia admite o interesse por novos ativos no país, entre eles distribuidoras. “Temos interesse em aquisições [no Brasil], se estiverem em conformidade com os planos do grupo”, disse o presidente da filial no Brasil, Chang Zhongjiao, na semana passada.

Por outro lado, além de estarem envolvidas com os bilionários compromissos de investimentos assumidos para readequar as condições operacionais das distribuidoras adquiridas da Eletrobras, as elétricas nacionais têm outro motivo para terem cautela com relação à nova fase de privatizações.

Na última semana, a Aneel negou pedidos de revisão tarifária extraordinária de três distribuidoras recém-privatizadas: Cepisa, Ceron e Eletroacre. A revisão era uma possibilidade prevista no contrato firmado pelas novas controladoras. A decisão da autarquia, porém, ocorreu sob forte pressão de políticos dos respectivos estados, presentes à reunião da diretoria da agência - transmitida ao vivo pela internet - para criticar possível alta tarifária.

Oficialmente, a Aneel entendeu que os laudos apresentados pelas distribuidoras tinham inconsistências e que não atendiam a qualidade e o prazo requeridos pela regulação do setor. A medida, porém, foi vista por especialistas do setor elétrico como um risco inclusive para as futuras privatizações.

“Foi assustador o que aconteceu no processo de decisão da Aneel. A agência foi constrangida em um limite que eu nunca tinha visto”, disse Claudio Sales, presidente do Instituto Acende Brasil. “Parlamentares pediram a palavra e fizeram discursos políticos, ao arremesso das regras que estavam sendo discutidas”.

Segundo estimativas do J.P. Morgan, a não realização das revisões extraordinárias terão um impacto no Ebitda de R\$ 350 milhões para a Energisa e de R\$ 225 milhões para a Equatorial. O banco acrescentou que a Aneel está caminhando para um modelo de regulação mais rigoroso.

De acordo com as regras da Aneel, as companhias poderão fazer novo pedido em dezembro e submeter um novo laudo em junho de 2020, para uma possível revisão extraordinária em dezembro do mesmo ano.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data : 21/10/2019*

## **VULKAN SENTE DEMANDA NO PAÍS MAIS AQUECIDA**

Fornecedora de componentes industriais para setores de capital intensivo, como mineração e óleo e gás, projeta crescimento de ao menos 10% neste ano e 2020

*Por Ivo Ribeiro — De São Paulo*

No Brasil há 45 anos, a companhia industrial de origem alemã Vulkan está otimista com a retomada de demanda por seus produtos em alguns setores - mineração, siderurgia, etanol e álcool, cimento, óleo e gás, geração de energia e papel e celulose. A previsão é crescer neste ano de 10% a 15%, considerando a média das três divisões de negócios no país.

A empresa fabrica, principalmente, componentes para máquinas e equipamentos (acoplamentos, sistemas de frenagem, contra-recuos e amortecedores, dentre outros) utilizados por companhias de capital intensivo. São produzidos na unidade industrial de Itatiba (SP). Esse segmento representa o maior negócio e de maior peso (70%) na receita da Vulkan no país.

As outras duas divisões são a de sistemas de propulsão para a indústria naval, que é tem maior expressão no exterior, e a de conexões sem solda, com tecnologia Lokring, para tubos e mangueiras e também com aplicações em aparelhos de refrigeração e ar condicionado.

Segundo Klaus Hepp, presidente da Vulkan no Brasil, a companhia conseguiu nos últimos quatro anos expandir a atuação na América Latina, com destaque no Chile, Peru, Colômbia e México. Montou uma rede de distribuição para os produtos fabricados na unidade brasileira.

Após a crise de 2015 e 2016 - quando teve de cortar 70 funcionários do quadro -, o executivo diz que o mercado brasileiro mostrou sinais de reação em 2017 e registrou mais consistência no ano passado. “Em 2019 prevemos crescer ao menos 10% e repetir esse resultado no próximo ano”, afirmou.

Segundo diz o executivo, há um mercado mais acelerado, com retomada de projetos de grande porte e maior demanda de clientes finais. A área industrial registra crescimento de 20% a 25%, de acordo com o executivo. Ele destaca três fatores que permitiram o melhor desempenho da subsidiária desde o ano passado: desenvolvimento de novos produtos, vendidos no Brasil e América Latina aliado a ganho de competitividade e mercado local mais aquecido.

Na exportações, diz que houve menor expansão. Tem o impacto da crise da Argentina e problemas de perfil econômico-político na Colômbia, Peru e México. No Peru, por exemplo, atrasos de projetos de mineração em razão de conflitos com comunidades; na Colômbia, economia afetada por questões de refugiados venezuelanos e no México uma cenário mais receoso dos investidores com as medidas políticas do novo governo.

Hepp disse que no período da crise brasileira, a empresa aproveitou para fazer a lição de casa, cortando custos e melhorando nossos processos de fabricação para ganhar mais competitividade. Segundo ele, hoje a subsidiária brasileira é um centro de competência global do grupo, principalmente na divisão industrial.

O executivo afirma que a empresa melhorou muito a competitividade com investimentos em reestruturação e reorganização, tanto que passou, em 2018, a dar suporte à matriz em seu plano global com suporte de pessoal da unidade brasileira na expansão em África e Austrália". Hepp está no cargo de presidente da Vulkan desde 2014, mas tem vivência de longo período no país.

A Vulkan é uma empresa exclusiva da família Hackforth desde a fundação, em 1889, na cidade de Dortmund. A matriz do grupo está localizada em Herne, Alemanha. Aos 130 anos, o grupo tem presença em mais de 50 países, com fábricas, filiais (subsidiárias) e escritórios de representação. Mundialmente, a Vulkan emprega 1,8 mil funcionários e gera receita anual de €180 milhões, informa Hepp. A unidade brasileira, com 180 pessoas, tem faturamento na casa de € 20 milhões (o equivalente a R\$ 80 milhões).

*Fonte: Valor Econômico - SP  
Data : 21/10/2019*

# **FOLHA DE S.PAULO**

## **FOLHA DE SÃO PAULO – SP**

### **NOVA INFRAESTRUTURA**

Se bem negociados, projetos que redesenham setores poderão alavancar o PIB

Estação de compressão de gás natural em São Carlos, interior de São Paulo - Edson Silva /Folhapress

Tramitam pelo Congresso projetos de lei que tendem a causar mudança de grande relevância para o investimento privado em setores centrais da economia do país.

Há textos que redesenham o mercado de gás, o segmento de energia elétrica, o saneamento, o modelo de concessões e parcerias público-privadas, além de complementar a recém-aprovada nova lei geral de telecomunicações, que ainda precisa ser regulamentada.

Fora do Legislativo, há novidades emperradas nas agências reguladoras, como o leilão das redes móveis 5G, o que deve adiar investimentos para daqui a dois anos.

São notáveis o alcance e a profundidade das alterações que essas possíveis novas legislações podem causar no panorama da infraestrutura e da tecnologia nacionais. Mais do que isso, trata-se de inovações necessárias para uma recuperação do crescimento.

A lista constitui, na prática, um programa de metas regulatórias, de criação de condições para o investimento privado, ainda mais relevante em uma situação de penúria estatal que não será atenuada antes de meia década. Essa agenda deveria ser prioridade de um governo que se quer reformista.



Não é bem o que se observa —um tanto devido à desarticulação parlamentar e à indefinição de rumos do governo Jair Bolsonaro (PSL).

Quanto ao setor elétrico, por exemplo, tramitam vários projetos de reorganização, baseados em documento elaborado ainda no governo de Michel Temer (MDB). Talvez surja outro projeto, do Executivo, em uma desordem política.

O texto do saneamento avança, mas depende de ajustes que facilitem a entrada de empresas privadas nesse setor. Também nesse caso, falta coordenação de esforços.

Ao menos a reforma da lei de concessões e PPPs, que pode dar mais celeridade e garantias a essas variantes de privatização, passou a andar em ritmo apreciável, graças ao interesse do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ).

A liberalização dos setores de gás e saneamento, o 5G e regras mais seguras para concessões devem mudar o padrão do investimento no país. A limpeza da imensa confusão no setor elétrico e a privatização da Eletrobras podem garantir o fornecimento de energia para a retomada do crescimento.

O país e, espantosamente, mesmo a área econômica do governo parecem não se dar conta da enorme relevância de tais temas. A correta primazia atribuída à reforma da Previdência não justifica que essas pautas recebam menos atenção do Planalto que ninharias políticas e picuinhas ideológicas.

*Fonte: Folha de São Paulo – SP  
Data : 21/10/2019*

## **CARTA FÓRUM SANTOS EXPORT 2019 - RUMO AO FUTURO**



### **Comitê Orientador do Fórum aponta resultados do evento e os próximos passos para o necessário avanço do setor portuário no país**

Em fevereiro de 2019, um grupo de especialistas foi reunido, com a coordenação do consultor José Roberto Sampaio Campos, para formar um Comitê Orientador que traçaria os rumos de um dos mais importantes eventos do setor portuário, de logística e de multimodalidade. A tarefa parecia quase impossível, pois agrupar atores com agendas tão intensas e comprometidas parecia demasiado complexo. Executivos do mais alto nível aceitaram fazer parte do comitê, abriram espaços em suas agendas e ajudaram a colocar em prática os encontros para concretizar o plano de ação norteador dos assuntos e dos palestrantes do evento.

O Fórum Nacional Santos Export foi um sucesso de público e de participação de especialistas de peso e autoridades, começando pela presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas. Distante de cáusticas previsões, ele hidratou nossas perspectivas de crescimento econômico.

Enfatizou as iniciativas em curso de privatizações e novas concessões e a atuação da atual equipe executiva, à frente da pasta, orientada a estabelecer e perpetuar modelos eficientes de gestão que permitam atrair cada vez mais o capital privado para nosso país.

Podemos afirmar que o Santos Export 2019 mobilizou toda a comunidade logística e portuária, incluindo o setor privado e as principais autoridades públicas. Foram dois dias de contribuições importantes de cases internacionais que nos possibilitaram ampliar a compreensão e as oportunidades que se apresentam para o nosso setor. Os temas debatidos cobriram de infraestrutura e inovação até a regulação do setor, passando pelos processos Rumo ao Futuro Carta Fórum Santos Export 2019 e sistemas para a facilitação do comércio.

***Novos mecanismos devem ser buscados para uma regulação portuária sólida, evitando a judicialização e trazendo segurança jurídica***

Há vários pontos que foram destacados e que vão continuar na pauta para os próximos encontros. Como a regulação portuária, por exemplo, tema relevante e já discutido em exaustão em outros fóruns e que desta vez teve um foco bem diferente: avaliar os resultados e a eficácia dos mecanismos atuais de relacionamento e troca de informações entre os setores regulados e reguladores, além de propor novas práticas que possam agilizar e melhorar o entendimento técnico e de modelo de negócios entre ambos.

Ficou claro que novos mecanismos devem ser buscados nesse setor altamente competitivo, para chegar a uma regulação sólida, evitando a judicialização e trazendo segurança jurídica.

No painel sobre os “Impactos do Acordo Mundial de Facilitação do Comércio na Logística Nacional”, dois itens importantes foram assinalados: os benefícios da implantação do Portal Único do Comércio Exterior, com a centralização de toda a burocracia de exportação nesse guichê governamental único, e o anúncio, em primeira mão, da assinatura do contrato entre a embaixada do Reino Unido e o consórcio Palladium para desenvolvimento do projeto Port Community System, com recursos do Prosperity Fund UK.

Os gestores do projeto esperam em três anos mapear processos e especificar e desenvolver um sistema privado a ser integrado ao Portal Único do Comércio Exterior, iniciando pelos portos de Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá e Suape.

Outra contribuição nas apresentações, dessa vez para a navegação internacional de longo curso, foi mostrar que o país precisa urgentemente levar a sério, em programas de Estado, a infraestrutura de operação marítima.

O Brasil depende do mar para realizar mais de 95% de seu comércio exterior, e hoje as empresas de navegação não conseguem mais expandir seus serviços por falta de calado que permita aumentar a oferta com o uso de navios maiores ou pela falta de capacidade portuária para aumentar a frequência e número de escalas.

No conjunto dos painéis, ficou claro o caminho: privatização, menos regulação e liberdade econômica.

Na questão da intermodalidade e logística, o debate apontou a necessidade de novos investimentos em infraestrutura para explorar as potencialidades dos principais modais na matriz do transporte brasileiro para atender melhor à vocação agrícola do país, com grande parte da sua exportação representada por bens manufaturados.

A sugestão é que é preciso estruturar um grande pacto pela multimodalidade, aprimorando processos e utilizando as novas tecnologias que resultarão em maior agilidade na logística nacional e internacional.

***É preciso estruturar um grande pacto pela multimodalidade, aprimorando processos e utilizando as novas tecnologias disponíveis***

No último painel, revelou-se a necessidade premente de se estabelecer um ambiente mais competitivo, seja qual for o modelo de administração portuária a ser adotado no Brasil. Foi importante o entendimento entre os debatedores em torno de uma gestão que assegure previsibilidade ao investidor, com políticas públicas claras, que preconizem segurança jurídica, desburocratização e liberalismo econômico para autorregulação e extinção de assimetrias concorrenciais nesse mercado.

O Santos Export 2019 cumpriu plenamente seu papel de agente indutor para o aumento da competitividade. A pluralidade da programação, de forma competente e com a qualidade empregada sob todos os aspectos que se inter-relacionam dentro da presente contemporaneidade verificada em todos os painéis, transformou-se, no conjunto, em vetores capazes de permitir o almejado crescimento do país, como todos queremos e esperamos, como condição indispensável para proporcionar melhoria Comitê Orientador do Fórum aponta resultados do evento e os próximos passos para o necessário avanço do setor portuário no país Novos mecanismos devem ser buscados para uma regulação portuária sólida, evitando a judicialização e trazendo segurança jurídica É preciso estruturar um grande pacto pela multimodalidade, aprimorando processos e utilizando as novas tecnologias disponíveis na atratividade de negócios, de investidores estratégicos e de capital em infraestrutura.

Depois de 17 edições, o agora renomeado Fórum Brasil Export se consolida como o principal evento do setor, mantendo diálogo transparente, instigante e permanente para encurtar o hiato entre a administração pública e a privada. As edições regionais do fórum, a partir de 2020, irão permitir maior capilaridade das temáticas e, assim, uma atuação ainda mais participativa e propositiva de todos os agentes fundamentais para a integração do setor.

Agora é hora de trabalhar para consolidar esse novo formato do evento. Nós temos uma grande responsabilidade, mas também uma enorme vontade de contribuir para fazer um Brasil melhor, mais produtivo, com mais emprego e mais segurança para empresários e trabalhadores.

Obrigado aos patrocinadores que acreditaram em nosso projeto, aos apoiadores que cumpriram seu papel de divulgar e trazer novos públicos para o evento e a todos os participantes que vieram em busca de conhecimento e novos caminhos.

Até 2020!

### **COMITÊ ORIENTADOR DO FÓRUM NACIONAL SANTOS EXPORT**

Coordenador: José Roberto Sampaio Campos Integrantes: Aluísio de Souza Sobreira, Angelino Caputo, Cesar Meireles, Claudio Loureiro de Souza, Elias Francisco da Silva Junior, Fabrício Julião, Flávio Benatti, Henry Robinson, Jesualdo Conceição, João Almeida, Murilo Corrêa Barbosa, Ricardo Arten, Ricardo Molitzas, Sergio Aquino e Vaguinaldo Marinheiro.

*Fonte: Folha de São Paulo – SP  
Data : 21/10/2019*

# **portosenavios**

## **PORTAL PORTOS E NAVIOS**

### **JUSTIÇA DÁ VITÓRIA A PORTOS DE SANTA CATARINA EM BATALHA POR TAXAS DE ARMAZENAGEM**

*Por Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/10/2019 - 17:48*

Uma decisão do Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC) sinalizou vitória aos portos na disputa com os terminais retroportuários – os chamado portos secos, de armazenagem de contêineres – em relação à cobrança de taxas no Complexo Portuário do Itajaí-Açu, segundo maior movimentador de cargas do país.

O TJSC confirmou decisão de primeira instância e considerou válida a cobrança de Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE, também chamada de THC2) pela Portonave, em

Navegantes. A taxa é alvo de uma longa batalha entre portos e retroportos – que, embora não recebam navios, disputam a armazenagem da carga que chega pelos terminais portuários.

A ação foi movida pelo terminal retroportuário Localfrio, que questionou a legalidade da taxa. A cobrança da SEE é feita, em Itajaí e Navegantes, quando o cliente decide transferir as cargas para o retroporto. O valor inclui a separação e a entrega dos contêineres.

Para os desembargadores, o serviço é efetivamente prestado e por isso a cobrança é devida. Não configura duplicidade ou abuso, mas uma relação de mercado – a empresa que propôs a ação ainda pode recorrer.

#### Aproximação

Na sexta-feira, a Portonave sediou uma reunião convocada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) com a participação da APM Terminals, arrendatária do Porto de Itajaí, e com representantes do Sindicato das Empresas Operadoras de Terminais Retroportuários de Itajaí e Região (Sinter). Entre os assuntos debatidos, estava a cobrança de SEE. Os terminais que recebem navios, Navegantes e APMT, defendem ampliar o diálogo com os retroportuários. O encontro terminou com a expectativa de criação de uma agenda conjunta.

#### Disputa

O embate entre portos e retroportos envolve dois importantes players do comércio exterior. De um lado, os terminais portuários de águas profundas, que alegam ter custos elevados, de equipamentos e infraestrutura, para atrair as cargas – e, sem elas, não há o que armazenar. De outro estão os terminais retroportuários, que fazem um importante serviço de armazenagem que tornou a região referência em logística. Já são nove empresas do setor na região de Itajaí e Navegantes.

Fonte: NSC Total

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2019

## COMPLEXO DO PECÉM INICIA PARCERIA PARA QUALIFICAÇÃO PORTUÁRIA

Por Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/10/2019 - 17:44



<https://cdn-statics.portosenavios.com.br/images/191021-auditorio.jpg>

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém iniciou nesta segunda-feira (21) o primeiro curso de Capacitação para Trabalhador Portuário.

O treinamento faz parte do Programa de Treinamento de Extensão Profissional (Protep), e marca o início de uma parceria com o Instituto de Capacitação Técnica e Profissional (Incatep), empresa de educação profissional que atua há mais de 20 anos na qualificação voltada às atividades portuárias.

“Esse é um treinamento inicial voltado não apenas para os nossos colaboradores, mas também para a comunidade. Identificamos que muitas pessoas que moram na região do Pecém ainda não possuem capacitação específica para trabalhar no porto. Preparar essas pessoas é um grande desafio nosso. Por isso, temos o objetivo de instruí-los e assim formar um banco de dados para que, diante da necessidade das empresas instaladas aqui, os participantes desses treinamentos venham a trabalhar conosco futuramente”, ressaltou o gestor de Pessoas do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, Claudio Machado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2019

## GOVERNO LICITA PRIMEIRO PROJETO DE MINERAÇÃO

Por Redação ECONOMIA 21/10/2019 - 17:36

O Serviço Geológico do Brasil (CPRM, que mantém a sigla de Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais), órgão vinculado ao Ministério de Minas e Energia, vai licitar hoje (21) os direitos minerários do Complexo Polimetálico de Palmeirópolis, no estado do Tocantins.

Este é o primeiro projeto de mineração feito dentro do Programa de Parceria de Investimento (PPI), a ser oferecido à iniciativa privada.

Trata-se de um depósito polimetálico com elementos como zinco, cobre, chumbo e ouro em quantidade suficiente para a exploração econômica.

O governo estima arrecadar R\$ 15 milhões com o bônus do leilão da área. Segundo a CPRM, é esperado um investimento de R\$ 255 milhões no projeto, que pode gerar 2.500 empregos.

“O Projeto Palmeirópolis compreende seis processos minerários, totalizando 6.050 hectares, todos com relatórios finais de pesquisa aprovados pela Agência Nacional de Mineração. A CPRM detém cerca de 330 direitos minerários, divididos em 30 blocos, que serão ofertados à iniciativa privada visando a incentivar o desenvolvimento do setor mineral no país”, informa o órgão.

Desse total, cinco ativos já estão qualificados no PPI. São eles: Polimetálico de Palmeirópolis (TO), Carvão Candiota (RS), Fosfato de Miriri (PE/PB), Cobre de Bom Jardim (GO) e Caulim do Rio Capim (PA).

O leilão de Palmeirópolis será às 10h, no salão nobre do escritório do órgão no Rio de Janeiro, na Urca. Os detalhes da cessão podem ser conferidas no site da CPRM .

Fonte: Agência Brasil

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2019

## PORTO DE FORTALEZA RECEBEU 546 EMBARCAÇÕES ATÉ SETEMBRO

Por Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/10/2019 - 21:03



<https://cdn-statics.portosenavios.com.br/images/191020-porto-de-fortaleza-mucuripe-cma-cgm.jpg>

Pelo Porto de Fortaleza (Mucuripe) passaram, neste ano, 546 embarcações entre navios de carga, de passageiros, rebocador e da Marinha do Brasil. De janeiro até setembro, foram movimentadas 3,24 milhões de toneladas, das quais 49% de graneis líquidos, 42% de graneis sólidos e 9% de carga geral.

No Terminal Marítimo de Passageiros, 9.486 pessoas chegaram ao Ceará por meio de cinco navios de cruzeiros, compreendendo o período de fevereiro a abril. Outros 10 navios já estão confirmados para a temporada 2019-2020, com o primeiro cruzeiro ("MS Hamburg") no dia 6 de dezembro.

As cargas de frutas com destino à Europa empregaram 10 navios desde 19 de setembro, quando foi dado início à safra 2019-2020 pelos dois principais transportadores que operam no porto, a CMA CGM e a Marfret. Toda a importação de trigo do Ceará, além de todo o abastecimento de combustível (gasolina e óleo diesel) da Grande Fortaleza e de boa parte dos municípios cearenses chega pelo Porto de Fortaleza.

No acumulado de janeiro a setembro, o Porto de Fortaleza importou 2.486.560 toneladas e exportou 741.781 toneladas – não considerado mercadoria em trânsito.

Exportação

Dos 50 principais produtos exportados pelo Ceará em 2018, o Porto de Fortaleza teve participação em 20 deles

Produtos semimanufaturados de ferro ou aço

Calçados



Castanha de caju  
Couros e peles  
motores geradores e transformadores elétricos e suas partes  
Outros sucos de frutas  
Ceras vegetais  
Tecidos de algodão  
Óleos e combustíveis  
Peixes congelados, frescos ou refrigerados  
Fio-máquina e barras de ferro ou aço  
Obras de mármore e granito  
Ferro-ligas  
Minérios de manganês e seus concentrados  
Bananas frescas ou secas  
Manga, uva, abacaxi, acerola, lima, maçã, melancia, melão, mamões frescos (papaya) e laranja  
Sucos e extratos vegetais  
Consumo de bordo  
Tecidos de fibras têxteis, sintéticas ou artificiais.

Na relação de países-destino das mercadorias via Porto de Fortaleza, em 2018, estão: Estados Unidos, México, Argentina, Reino Unido, Canadá, Países Baixos (Holanda), Espanha, Itália, China, República Tcheca, Bélgica e Chile.

As principais empresas exportadoras com sede no Ceará utilizam o Porto de Fortaleza, como: Grendene S/A, Agrícola Famosa, Ducoco Alimento S/A, Vicunha Têxtil S/A, Wobben Windpower Indústria e Comércio Ltda., Petrobras Distribuidora S/A e Paquetá Calçados Ltda.

#### Importação

Relação de produtos importados pelo Ceará em 2018 pelo Porto de Fortaleza

Trigo em grãos  
Óleos combustíveis  
Gasolina  
Motores, geradores e transformadores elétricos e suas partes  
Óleo de dendê, em bruto  
Fios de fibras têxteis, sintéticas ou artificiais  
Máquinas e aparelhos de elevação de carga, descarga, etc.  
Produtos semimanufaturados de ferro ou aços  
Tecidos de algodão  
Coque de petróleo  
Ferro-ligas  
Bombas, compressores, ventiladores e suas partes  
Produtos cerâmicos refratários  
Aparelhos eletromecânicos ou térmicos, uso doméstico  
Adubos ou fertilizantes  
Polímeros de etileno, propileno e estireno  
Tecidos de malha  
Partes de calçados  
Couros e peles, exceto em bruto.

Na relação de países de origem que enviaram mercadorias / cargas para o Ceará via Porto de Fortaleza em 2018, estão: China, Estados Unidos, Colômbia, Argentina, Índia, Canadá, Países Baixos (Holanda), Itália, Coreia do Sul, Espanha, Japão, Bélgica e Tailândia.

Entre as empresas com sede no Ceará que escolheram o Porto de Fortaleza para receber suas encomendas, estão: Petrobras, Nufarm, Grande Moinho Cearense S/A, J. Macêdo S/A, M. Dias Branco S/A Indústria e Comércio de Alimentos, Vicunha Têxtil, Vestas do Brasil Energia Eólica Ltda., Wobben Windpower Indústria e Comércio Ltda., Agrícola famosa Ltda. e Ford Motor Company Brasil Ltda.

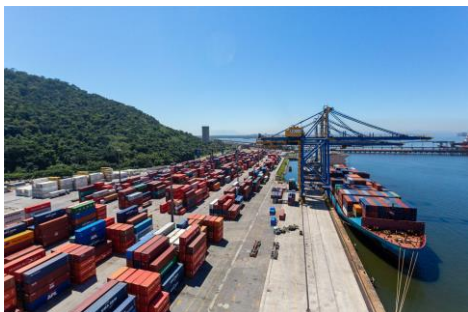
Fonte: Ascom Docas do Ceará

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 21/10/2019

## TERMINAL SEPETIBA TECON DO PORTO DE ITAGUAÍ REALIZA OPERAÇÃO-PILOTO DE MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS

Por Redação PORTOS E LOGÍSTICA 21/10/2019 - 17:35



<https://cdn-statics.portosenavios.com.br/images/191021-tecon-porto-de-itaguai.jpg>

O Terminal Sepetiba Tecon iniciou uma operação-piloto de veículos, após 15 anos sem operação Roll-on / Roll-off no Porto de Itaguaí. Entre os dias 9 e 13 de outubro, o porto recebeu 40 caminhões-cegonha diariamente. No dia 18 de outubro, o navio Gral San Martin atracou para embarcar 900 veículos (Nissan) e descarregar 600 veículos (Fiat).

O superintendente de Gestão Portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, ressalta a importância de voltar a movimentar veículos no Porto de Itaguaí: “Desta forma, expandimos o cenário de movimentação de cargas de importação e exportação que estava associada especialmente a granéis e ao minério de ferro.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/10/2019

## INVESTIDORES APRESENTAM AO GOVERNO DE MS PROJETO DO NOVO TERMINAL DE PORTO MURTINHO

Por Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/10/2019 - 20:40



<https://cdn-statics.portosenavios.com.br/images/191020-reuniao.jpg>

A Navios Logísticas da América do Sul, com sede em Nova Palmira (Uruguai), apresentou ao governo de Mato Grosso do Sul o projeto de construção do porto de grãos e líquidos em Porto Murtinho, que terá investimentos de R\$ 120 milhões. Murtinho situa-se na margem esquerda do Rio Paraguai e na fronteira do estado com o Paraguai (distante 445 quilômetros de Campo Grande).

Em audiência com o governador Reinaldo Azambuja e secretários, na quarta-feira (16), a Navios Logística reafirmou a viabilidade do seu empreendimento, apostando na infraestrutura logística e no potencial do estado como produtor de alimentos. Claudio Lopez, CEO do grupo, garantiu que o novo porto entra em operação em dezembro de 2020.

Durante o encontro, o governador anunciou o início da construção de uma obra vital para atender ao fluxo de caminhões e cargas ao porto: o contorno rodoviário, impedindo o tráfego pesado passando pelo centro da cidade. Acompanhando a comitiva, Michel Chain, empresário e operador da Hidrovia do Paraguai, destacou o compromisso do estado em viabilizar o novo corredor de exportação.

“O governador foi sempre muito positivo em suas decisões para garantir que novo terminal portuário se tornasse realidade, identificando os gargalos e buscando soluções para atender os novos empreendimentos que se direcionam para Porto Murtinho”, disse ele, se referindo ao contorno rodoviário e às questões fitossanitárias, em discussão com o governo brasileiro.

Licenciamento ambiental

A liberação da licença definitiva de instalação do novo porto, a ser entregue pelo governador Reinaldo Azambuja no dia 25 deste mês, entusiasmou a toda a comitiva presente à audiência. Claudio Lopez, CEO da Navios Logísticas, saiu satisfeito do encontro:

“Estamos entusiasmados sobre o investimento deste porto. Acreditamos que a instalação de última geração introduzirá uma vantagem de custos na cadeia de logística, melhorando o potencial de produção de Mato Grosso do Sul”, disse.

Cláudio Lopez agradeceu ao governador Reinaldo Azambuja pela obra do contorno rodoviário e pelo rápido processo de licenciamento do empreendimento, destacando o empenho e a dedicação do secretário Jaime Verruck, titular da pasta de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar.

A apresentação do projeto do terminal de Porto Murtinho contou com a presença de representantes das principais indústrias de alimentos da China e Taiwan, que visitam o estado a convite da Navios Logísticas para conhecer as potencialidades locais em infraestrutura e no agronegócio.

Os futuros clientes asiáticos do terminal também apresentaram ao governador um perfil de suas indústrias representando o poder aquisitivo agregado de cinco milhões de toneladas de grãos/ano e estão interessados na exportação de soja e milho pelo novo corredor.

O representante de um dos grupos chineses, Dennis Lv, da Xiamen C&D Commodities, disse que ficou impressionado com o potencial do estado e quer ampliar os acordos comerciais.

Segundo o governador Reinaldo Azambuja, Mato Grosso do Sul deve ampliar em 700 mil hectares sua área plantada de soja, com projeção de chegar a 5,54 milhões de hectares em cinco anos. Na última safra, o estado colheu 10 milhões de toneladas de soja.

Para o secretário Jaime Verruck, a apresentação do projeto do novo porto e as declarações dos representantes das indústrias alimentícias da China e de Taiwan, presentes à reunião, do interesse em ampliar os negócios com Mato Grosso do Sul, deixaram claro a dimensão da logística e o alto grau de competitividade da nova rota de exportação do estado.

“Murtinho é a melhor opção, onde o produtor terá um ganho adicional de dez dólares por tonelada”, observou. A China é hoje o principal importador de soja e milho do estado, comprando 42% da produção, cuja demanda em alta crescerá com o novo porto.

#### Estrutura de última geração

“Olhando o mercado, a redução de custo substancial com a nova logística e os novos investidores, não restam dúvidas de que teremos uma nova Paranaguá, que também impressiona importadores, como os asiáticos, pela posição estratégica de Porto Murtinho”, acrescentou.

A nova estrutura fluvial da Navios Logísticas, uma das maiores companhias de logística da América do Sul, operando hoje no Uruguai e Paraguai, terá capacidade para 800 mil toneladas de grãos e quatro tanques de 15 mil metros cúbicos para líquidos.

Espera-se que com o moderno design e eficiência na operação, os clientes sejam beneficiados pela redução na movimentação da carga e descarga de caminhões, comboios de barcaças.

“Acreditamos que esta nova instalação será a maior fonte de novos negócios para a comunidade, num processo revolucionário para toda a região, e será construída e operada utilizando equipamentos e mão de obra brasileiros”, afirmou Cláudio Lopez.

A Navios Logísticas é um dos provedores de logística integrada na Hidrovia Paraguai-Paraná, com uma das maiores frotas de navios, tanques, barcaças e empurradores da via. Opera desde 1956 em Nova Palmira (Uruguai), com terminais de grãos sólidos e de minérios, e com terminal de combustível no Paraguai. Na última década, investiu mais de US\$ 250 milhões em infraestrutura portuária.