



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CÂMARA VOTARÁ BR DO MAR NA PRÓXIMA SEMANA, PREVÊ MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Projeto de lei, que tramita em regime de urgência, propõe incentivos à cabotagem

Por Fernanda Balbino



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120817:1601427391/Navios-atracados-no-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=404f181&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120817:1601427391/Navios-atracados-no-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=404f181&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Navios atracados no Porto de Santos: Ministério da Infraestrutura prevê ampliar operação de cargas (Silvio Luiz/AT)

O projeto de lei que institui o programa BR do Mar, que prevê incentivos à navegação de cabotagem, deve ser votado na próxima semana pela Câmara dos Deputados. A expectativa é do Ministério da Infraestrutura (Minfra), que não retirou o regime de urgência do texto, como havia cogitado.

A cabotagem é a navegação entre portos ou pontos da mesma costa de um país. É um modo de transporte seguro, eficiente e que tem crescido mais de 10% ao ano no Brasil, quando considerada a carga transportada em contêineres.

Com o BR do Mar, o Governo Federal pretende ampliar o volume de contêineres transportados nesse tipo de transporte – no ano passado, foram 3,17 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Além disso, o plano prevê a ampliação da capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

O projeto de lei – de nº 4.199/2020 – foi enviado à Câmara, pelo Ministério da Infraestrutura, com caráter de urgência constitucional. Neste caso, após 45 dias do pedido, o texto tranca a pauta.

Se a votação não for realizada na próxima semana, como estima o governo, o projeto continuará trancando a pauta, enquanto tramitar em regime de urgência. Esse trancamento impede a votação de projetos de lei, mas não impede a votação de outros tipos de proposições, como medidas provisórias e Propostas de Emenda à Constituição (PECs), por exemplo.

De acordo com o projeto, a navegação de cabotagem poderá ser feita por empresa estrangeira de navegação que constituir empresa nacional, permitindo-se o uso de embarcações estrangeiras afretadas. Atualmente, a legislação exige que a empresa brasileira encomende a construção de embarcação de tipo semelhante a estaleiro nacional.

Entre outros pontos, o texto permite às empresas de navegação usarem parte do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) como garantia para a construção de embarcações em estaleiro brasileiro e para a manutenção ou reparo de embarcações próprias ou afretadas.

Terminais

Se aprovado, com o programa BR do Mar, o Governo vai permitir o uso de contratos temporários para a movimentação de cargas que ainda não possuem operação no porto. O objetivo é agilizar a entrada em operação de terminais dedicados à cabotagem.

Outra ação apontada pelo Ministério da Infraestrutura é a inclusão de novos investimentos em contratos já existentes. Tudo isso para garantir que os portos estejam preparados para o aumento da demanda de operações para cabotagem.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 30/09/2020

ANTT RETÉM 12 CAMINHÕES POR IRREGULARIDADES NO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Ação faz parte da Operação Relíqua, que rastreia a movimentação e o transporte de produtos químicos no Porto de Santos

Por Fernanda Balbino

Um total de 12 caminhões foram retidos após flagrantes de irregularidades durante a operação Relíqua, do Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama). De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), mais de 91 multas foram aplicadas desde a última sexta-feira (25) e os trabalhos seguem até o dia 8.

A operação Relíqua tem como foco rastrear a movimentação e a armazenagem de cargas perigosas no cais santista. De acordo com o fiscal da ANTT, Andrei Rodrigues, o órgão concentrou suas equipes na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Guarujá.

Isto porque, nesta semana, cerca de 60 mil toneladas de nitrato de amônio foram desembarcadas em um terminal da Margem Esquerda do Porto. A carga importada é a mesma que causou, no mês passado, uma explosão na zona portuária de Beirute, onde estavam armazenadas irregularmente 2,7 mil toneladas do produto químico.

Na operação Relíqua, no Porto de Santos, diversas irregularidades foram encontradas no transporte da carga perigosa. Entre as 12 retenções, seis foram relacionadas ao nitrato de amônio. Caminhões transportando excesso da carga, sem autorização do Exército e com itens de segurança vencidos foram flagrados.

“Em um único caso, foram 12 irregularidades em um mesmo veículo, desde condições do caminhão e documentação”, destacou o fiscal da ANTT.

Rodrigues também citou, em alguns casos, a falta de licenças, como a emitida pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) necessária para o transporte de produtos perigosos. “Quando há o flagrante, o caminhão é retido até que as irregularidades sejam sanadas e as autuações vão para o dono do veículo e também para quem expediu a carga”.

Entre os veículos retidos, está um que transportava uma carga de enxofre. O caminhão estava com os dez pneus carecas e extintores de incêndio vencidos, assim como os equipamentos de proteção individual do motorista.

Um outro veículo foi apreendido com resíduos hospitalares, como restos de seringas, dentro do compartimento de carga. Também houve um caso em que com contêiner tanque vazio continha acetato de vinila, substância que havia sido transportada anteriormente.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/09/2020

CONTRA PRIVILÉGIOS DE ARMADORES E TRANSPORTADORES MARÍTIMOS



Vivemos em uma sociedade de riscos, e os transportadores marítimos são potenciais causadores de danos. Por isso, deles se exige especial cuidado no exercício das atividades

Por Paulo Henrique Cremonese

29.09.20 14h04 Contra privilégios de armadores e transportadores marítimos Fez um ano que as praias brasileiras, especialmente as do Nordeste, foram contaminadas por enorme vazamento de óleo de um navio. E até o presente momento, nenhuma punição foi aplicada ou reparação de dano efetuada. Em verdade, sequer se sabe qual foi o navio responsável por tamanho dano ambiental.

O aniversário inglório do maior desastre ambiental marítimo de história do Brasil é o ponto de partida desta breve reflexão.

O transporte marítimo internacional de cargas tem de ser urgentemente repensado. Trata-se de um segmento importantíssimo para a economia mundial, mas que carece de bons marcos regulatórios. Ainda hoje, muitos transportadores marítimos, armadores, atuam de forma temerária, e não respondem pelos danos e prejuízos que causam. Isso é inadmissível.

No mundo atual, não há mais como admitir que toda uma categoria empresarial goze de benefícios ilimitados e de responsabilidades limitadas.

Vivemos em uma sociedade de riscos, e os transportadores marítimos são potenciais causadores de danos. Por isso, deles se exige especial cuidado no exercício das atividades.

E nem se diga que existem convenções internacionais de Direito Marítimo, pois todas, com maior ou menor intensidade, concedem muitos privilégios a armadores e os protegem de responsabilidades mais robustas.

Felizmente, o Brasil não é signatário dessas convenções (e a única que assinou, não ratificou), permitindo ao seu ordenamento jurídico um tratamento mais rigoroso de alguns temas do Direito Marítimo e a legítima proteção dos exportadores, importadores e seguradores de cargas nacionais.

Mas isso não basta, pois o tratamento mais rigoroso se dá apenas nas relações entre donos ou seguradores de cargas e transportadores, sendo todos os demais temas uma espécie de mar aberto, com ondas de irresponsabilidades.

Passou do tempo de os armadores assumirem responsabilidades e arcarem com os danos que causam, sejam eles ambientais, materiais ou pessoais.

Um bom meio para que isso possa bem ocorrer surge pelo reconhecimento de clubes de proteção e indenização como devedores solidários ou, pelo menos, subsidiários. Imputar responsabilidades aos clubes é algo que bem se ajusta aos princípios da proporcionalidade, razoabilidade e isonomia, e se mostra necessário para a busca constante do bem comum e da redução de assimetrias.

Merecem revisão também os registros dos navios. Pôr fim às tais “bandeiras de aluguel ou de conveniência” é passo importante e decisivo para se ordenar moralmente o universo dos transportes marítimos. Quando analisamos a questão das bandeiras de aluguel com tudo o que diz respeito ao tempo atual e aos avanços do Direito, especialmente no campo da responsabilidade civil, temos que aquelas não mais se ajustam a estes e que as mudanças normativas se fazem necessárias.

Até que a comunidade internacional consiga criar elementos normativos para proteger donos de cargas, pessoas e o meio ambiente de forma eficaz, impondo não mais privilégios, mas

responsabilidades severas aos armadores (transportadores), é necessário que o Brasil tome as devidas medidas para dar ao assunto um manto de justiça.

Tomo a liberdade de sugerir ao Governo Federal e ao Congresso que criem uma Guarda Costeira, ouçam os especialistas no assunto, criem normas de proteção específica ao meio ambiente, ao patrimônio dos usuários dos serviços de transportes e às pessoas em geral, potenciais vítimas diretas ou indiretas das atividades. Proteger não é inibir o negócio de transportes, mas revesti-lo de justos deveres.

Outro meio de se ter maior equilíbrio na situação depende de um olhar diferenciado por parte do Poder Judiciário. Por olhar diferenciado se entenda não permitir que armadores causadores de danos se beneficiem de casuísmos formais ou de cláusulas contratuais abusivas.

A Justiça é uma das melhores modeladoras sociais que existe, e ela pode e deve fazer a diferença se compreender a volatilidade do segmento de transportes e seu enorme potencial para a promoção de danos, muitas vezes não reparados.

O rigor, normativo e judicial, a ser empregado aos armadores não beneficiará apenas o meio ambiente, os donos e seguradores de cargas, os terminais, os trabalhadores marítimos e portuários, a sociedade em geral, mas também a eles próprios, ao menos os que são sérios e respeitáveis, capazes de responder ao rigor com eficácia, eficiência e comprometimento diante dos danos.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 29/09/2020*



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ANTAQ REALIZARÁ TOMADA DE SUBSÍDIOS RELATIVA À COBRANÇA DE THC

Contribuições poderão ser enviadas a partir de 7 de outubro

A ANTAQ realizará, entre os dias 7 de outubro e 4 de novembro, Tomada de Subsídios para receber contribuições, por escrito, para a concretização do tema 3.1 da Agenda Regulatória 2020/2021, que busca sistematizar mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas à cobrança de THC de usuários por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras.

O questionário referente a esta Tomada de Subsídios Pública estará disponível no seguinte endereço eletrônico: <https://bit.ly/SubsidioTHC>. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 4 de novembro, exclusivamente por meio e na forma do questionário eletrônico disponível no endereço eletrônico: <https://bit.ly/SubsidioTHC>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_tomada052020@antag.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas, fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do questionário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do questionário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral – SGE, desta Agência, no caso de Brasília, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no site da ANTAQ.

As contribuições recebidas serão disponibilizadas aos interessados no site da Agência:
<http://portal.antaq.gov.br/>.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 30/09/2020

COMISSÃO DE LOGÍSTICA DA AEB, COM PARTICIPAÇÃO DA ANTAQ, DEBATE MOMENTO BRASILEIRO

Entre outros temas, a reunião, transmitida via videoconferência, tratou da BR do Mar e redução dos custos de transporte no Brasil



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/PHOTO-2020-09-28-22-10-39-678x509.jpg>

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou da reunião da Comissão de Logística Integrada da Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB, realizada na última sexta-feira (25). Entre outros temas, a reunião, transmitida via videoconferência, tratou da BR do Mar e redução dos custos de transporte no Brasil. Os debates foram mediados pelo conselheiro de Administração da AEB e

consultor da Interoceânica, Paulo Antonio De Lello.

A reunião foi aberta pelo coordenador da CLI, Jovelino Dantas, que lembrou a proximidade para o tradicional ENAEX 2020 – Encontro Nacional de Comércio Exterior, que se realizará nos dias 12 e 13 de novembro, celebrando os 50 anos de existência da AEB. Jovelino também destacou os avanços do comércio exterior brasileiro, apesar da crise deflagrada pela pandemia, e saudou o Projeto de Lei nº 4.199/2020 (BR do Mar), em tramitação no Congresso Nacional.

Em seguida, o diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, falou sobre a BR do Mar, observando sua preocupação quanto aos aspectos regulatórios, que o poder concedente está puxando para sua competência, como está sendo colocado no PL. Para o diretor da ANTAQ, essa matéria, assim como outras, deveria ser objeto da agência regulatória, “o que simplificaria e reduziria a burocracia para obtenção das outorgas pelas empresas que desejam participar do projeto”.

Prosseguindo, Tokarski ressaltou a importância do ENAEX como “o maior fórum de debates do país” ao envolver não só empresários e operadores do Comércio Exterior, mas, também, vários setores do governo. “Foi no ENAEX que tive a oportunidade de conhecer o presidente do Porto de Sines e da Associação dos Portos Portugueses, Luiz Cacho, com o qual a ANTAQ estabeleceu um convênio de colaboração, em andamento, para padronizar as ações entre os portos brasileiros e os portos portugueses”, observou.

Por fim, o diretor da ANTAQ destacou a celebração dos 50 anos da fundação da AEB, fato que apontou ser da maior relevância para o país. Tokarski disse que as comemorações do cinquentenário da Associação merecem ampla divulgação em jornais e revistas, vídeos em todas as mídias sociais e pronunciamentos de deputados e senadores no Congresso Nacional. O diretor da ANTAQ sugeriu que a AEB elabore uma grande campanha nacional para arrecadação de fundos “para apoiar a entidade que mais defendeu os exportadores e importadores brasileiros nas últimas cinco décadas”.

Já o consultor de Logística e Infraestrutura do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA Luiz Antônio Fayet, afirmou que, apesar de despertar uma certa polarização de opiniões, umas contra e outras a favor, com o PL “BR do Mar” o governo evidencia sua preocupação em reduzir custos logísticos e alterar a matriz do transporte estimulando a concorrência e simplificando as operações.

Fayet, que é um estudioso da cabotagem desde 1984, quando atuava como deputado federal, vem trabalhando no projeto no MINFRA desde a sua origem, defendeu o PL do Executivo. “O Brasil, com cerca de 8.000 Km de costa para a cabotagem e mais a navegação interior, tem hoje uma situação precária e necessita de uma base de empresas brasileiras de navegação para suprir as necessidades logísticas e de uma garantia mínima para a preservação da segurança nacional”, mencionou, sendo apoiado nesse tópico pelo diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, que destacou a preocupação e as ações na ANTAQ em relação à segurança (roubos e assaltos) nas vias de navegação da Amazônia.

O consultor de Logística do MAPA defendeu a linha adotada no projeto da BR do Mar pelo governo federal, apesar de considerar a proposta do governo “tolerante”, mencionando, contudo, que vê divergências em alguns aspectos em relação aos seus estudos. Para Fayet, as empresas brasileiras de navegação não devem ser tolhidas. A seu ver, é preciso isonomia de tratamento em relação às empresas estrangeiras e a adoção de mecanismos eficientes de transição, dando proteção para quem está no negócio, mas sem criar barreiras que detenham a explosão do desenvolvimento da navegação brasileira. “Estamos no caminho certo, o texto da legislação é bastante positivo, mas precisamos trabalhar no seu aperfeiçoamento, colocando o nosso tempero, pois não podemos travar a economia brasileira”, afirmou.

O diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima e Atividades Afins do Estado do Rio de Janeiro – SINDARIO, capitão de Mar e Guerra Milton Ferreira Tito, apoiou a posição do consultor do MAPA em relação ao PL nº 4.199/2020. Tito enfatizou a necessidade da ampliação da frota mercante nacional como fundamental para a segurança do país, “uma vez que o território brasileiro é gigante e depende do mar para o transporte da produção para o mercado interno e para a exportação, não podendo ficar na dependência das empresas estrangeiras de navegação”.

Ao se manifestar durante a reunião, a professora e conselheira técnica da AEB, Mônica Romero, chamou a atenção para o fortalecimento dos portos regionais concentradores de cargas visando à evolução do comércio exterior, para a redução dos custos logísticos e, principalmente, redução dos fretes internacionais com a maior quantidade de carga e maior oferta de navios.

Mônica destacou o trabalho que a CLI vem desenvolvendo juntamente com empresários produtores, operadores e associações comerciais nos portos que têm a vocação de concentrar a produção de suas regiões, como é o caso dos portos de Belém, Rio de Janeiro e do Paraná, entre outros. A conselheira técnica da AEB propôs a criação de um grupo de trabalho dentro da CLI, com visão nacional e contando com o projeto BR do Mar, para estimular a cabotagem eficiente e de baixo custo para abastecer os portos concentradores com a produção. O consultor de Logística e Infraestrutura do MAPA, Luiz Antônio Fayet, acrescentou que com o crescimento da cabotagem, redução da burocracia e a criação de um documento único de transporte multimodal, esse projeto será bem-sucedido.

No entender do presidente da Associação Comercial do Estado do Pará e vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará – FIEPA, Clovis Armando Lemos Carneiro, a maior dificuldade para o avanço do projeto de portos regionais concentradores de carga é a infraestrutura de acesso aos portos. Segundo ele, os portos concentradores não são excludentes em relação à produção regional, mas toda a produção acima do chamado Paralelo 16 deveria ser escoada pelos portos da Região Norte.

No entanto, de acordo com Clóvis Carneiro, hoje, as áreas de produção já estão muito oneradas por se encontrarem distante dos poucos portos concentradores, como é o caso de Santos e Paranaguá, que, com o aumento constante da produção agrícola, principalmente de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, estão concentrando ainda mais cargas, quando essas cargas deveriam ser escoadas pelo Norte, o que não é feito devido aos gargalos dos acessos logísticos. “A navegação na Amazônia tem muitos problemas que precisam ser organizados e resolvidos”, apontou.

Responsável por trazer o Porto de Houston para o Convênio de Cooperação com a AEB, o presidente da Portal Commerce e diretor de negócios internacionais do Sistema CISBRA / CAERJ, John Cuttino, defendeu os convênios com portos estrangeiros para o crescimento do comércio exterior brasileiro, citando o Porto de Norfolk (Virgínia) e Sines (Portugal). Também mencionou a possibilidade de trazer o Porto de Los Angeles para incrementar o trabalho da AEB.

Cuttino propôs que a CLI inicie um novo estudo para possível apresentação no ENAEX 2020 sobre a criação de corredores marítimos concentradores de cargas, envolvendo portos dos Hemisférios Sul e Norte e suas hinterlândias, e desenvolvimento de rotas marítimas, principalmente, da Costa Leste dos EUA com a Costa Leste da América do Sul e a África, bem como rotas entre Europa e América do Sul para cargas de granéis sólidos e líquidos e contêineres.

Por sua vez, o presidente da Câmara Brasileira de Contêineres e vice-presidente do Bureau International des Containèr (BIC), Silvio Vasco Campos Jorge, afirmou que o grande problema da cabotagem é a sua conjugação com o feeder service do longo curso, pois, provavelmente, o Brasil é único lugar do mundo que, para fazer uma operação de cabotagem, tem-se que fazer um processo documental semelhante a um processo de exportação. “A dificuldade de enviar uma carga para Manaus é a mesma que exportar para Londres, por exemplo, porque os processos na RFB são iguais, porque as cargas ocupam o mesmo recinto alfandegado” explicou

Na opinião de Campos Jorge, o processo de exportação deveria ser simplificado ao invés de complicar a documentação da cabotagem. Conforme mencionou, a RFB não reconhece a operação de cabotagem. “Mas, também enfrentamos outros problemas, como a necessidade de emissão de nota fiscal do contêiner para sua operação de transporte”, afirmou, relatando ainda a dificuldade na aplicação do conhecimento único de transporte, uma vez que não há unanimidade para aprovação deste documento pelo CONFAZ.

O representante das da Vale S.A., comandante Carlos Alberto Auffinger, trouxe para a reunião sua extensa experiência nos CAPs (Conselhos de Autoridade Portuária) de diversos portos brasileiros. Ele recomendou que todo conselheiro deve relatar periodicamente as atividades de seu CAP e aproveitar o convívio com as autoridades envolvidas no comércio exterior e com os representantes dos órgãos anuentes, como RFB, ANVISA e outros, para propor avanços em seu porto. “O conselheiro representante da AEB no CAP é contato fundamental para trazer as informações e os problemas do porto público. No ENAEX 2020, haverá uma reunião específica com os representantes dos CAPS de todos os 30 portos públicos brasileiros”, salientou.

Por fim, Claudio Luiz de Viveiros, representante da Wilsons Sons, sugeriu que a coordenação da CLI possa contar com uma plataforma, via Internet, semelhante a que é utilizada por sua empresa, como forma de estreitar o contato com cada conselheiro de CAP, visando, inclusive, a realização de reuniões virtuais. Viveiros colocou-se à disposição para verificar a possibilidade de obtenção de uma plataforma de uso gratuito.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 30/09/2020

TOKARSKI DESTACA IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE HIDROVIÁRIO PARA A REGIÃO NORTE, DURANTE EVENTO DO NORTE EXPORT

O diretor da ANTAQ participou do painel sobre o papel da hidrovia como matriz de transporte para a Região



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-29-130656-768x405.png>

Tokarski: Número de autorizações de instalações portuárias no Norte do País cresceu significativamente nos últimos anos. Fotos CCS/ARI/ANTAQ.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, destacou a importância das hidrovias para a logística de transporte

de passageiros e cargas na Região Norte, ao palestrar no painel sobre o papel da hidrovia como matriz de transporte na Região. O painel transcorreu no segundo dia do evento Norte Export, que está sendo realizado de 28 a 29 de setembro, em Macapá (AP).

Além do diretor da ANTAQ, participaram do painel o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Batista, e o presidente do Conselho Nacional de Praticagem – Conapra, Ricardo Falcão. O painel foi apresentado pelo presidente do Conselho do Nordeste Export, Aluisio Sobreira, e mediado pelo representante do Conselho do Norte Export, Larry John Rabb Carvalho.

Abrindo o painel, o diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, apresentou os números Agência sobre as instalações portuárias e a navegação na Região Amazônica. Segundo o diretor, a extensão das vias comercialmente navegadas do país caiu nos últimos anos, com destaque para a Região Amazônica, onde estão concentradas mais de 80% das hidrovias brasileiras. Mas, em contrapartida, o número de autorizações de instalações portuárias cresceu significativamente no Norte do país.

Segundo Tokarski, nos quatro levantamentos feitos pela Agência sobre a extensão das vias economicamente navegadas, o conjunto das regiões hidrográficas vem apresentando decréscimo na sua extensão, sendo a exceção a região hidrográfica do Tocantins-Araguaia, que na comparação entre o primeiro levantamento, realizado em 2010, e o último, em 2018, registrou crescimento de 36,3%. A via tinha 932 km de extensão e passou para 1.338 km.



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-29-121003-1024x460.png>

Em relação à região hidrográfica amazônica, a extensão comercialmente navegada caiu de 16.797 km, em 2010, para 15.014 km, em 2018. Considerando todas as regiões hidrográficas do país, a queda foi de 11,2%. Ou seja, o Brasil tinha 20.955 km, de acordo com o primeiro levantamento, passando, em 2018, para 18.617 km, queda de 11,2%.

Em oposição a esses números, o diretor da ANTAQ informou que a participação dos portos do Arco Norte no escoamento da soja e do milho para exportação vem aumentando. Entre os anos de 2009 e 2018, a participação dos portos do Norte nas exportações dos dois grãos saiu de 7 milhões de toneladas para 32 milhões de toneladas, representando crescimento de 464%.

Também em relação ao número de instalações portuárias outorgadas, houve um crescimento expressivo nos últimos anos na Região, segundo Tokarski. Conforme informou o diretor da ANTAQ, no período de 2013 a 2020, a Agência autorizou 50 instalações portuárias privadas (TUPs e ETCs) na Região Norte e mais 208 registros, representando R\$ 2,5 bilhões em investimentos.

Em relação aos registros, que são uma regulação destinada a trazer para formalidade aqueles terminais menos estruturados e que ainda não têm o porte de um TUP ou uma ETC, Tokarski informou que, em apenas dois anos e meio, a Agência autorizou 71 registros no Amazonas, 118 no Pará, três no Acre, e seis no Amapá.



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/Captura-de-tela-2020-09-29-121229-1024x459.png>

Especificamente sobre o Estado do Amapá, o diretor da ANTAQ informou que, após 2013, foram investidos em novas instalações privadas R\$ 146 milhões, e mencionou a existência de mais um pedido para um novo TUP, que soma mais R\$ 135 milhões em investimentos, além de várias outras consultas para instalação de novos terminais. “Realmente, essa região de Santana e Macapá está nos olhos de quem tem carga, principalmente da Região Central do Brasil, para sair com os seus produtos”, apontou o diretor.

Para Tokarski, o contraste entre o decréscimo no tamanho das vias comercialmente navegadas e o aumento do número de instalações portuárias na Região significa que o setor privado está investindo com vigor. “Mas, para termos uma maior segurança na navegação, especialmente na Região Norte, independente de governo, precisamos de uma política efetivamente integrada que garanta obras de balizamento, dragagem e derrocamento dos nossos rios”, frisou. E prosseguiu: “Nós temos 20 mil km de vias economicamente navegadas, 40 mil km com potencial de navegação e poderíamos pelo menos avançar por 5 mil km de vias com segurança total na navegação. Mas, para isso, é preciso que a navegação interior seja tratada como prioridade”, salientou.

Como forma de promover o desenvolvimento da navegação na Região, o diretor da ANTAQ defendeu o modelo de concessão casada, envolvendo trechos de vias navegáveis com trechos de rodovias, como, por exemplo, a conjugação da BR-174 com um trecho do Rio Madeira, o que redundaria em um ganha-ganha para a logística de transportes e para circulação de mercadorias. “Nós precisamos sair desse quadrado na região Amazônica para avançarmos para uma logística de transportes mais eficiente e com maior economicidade”, apontou.

Para Tokarski, apesar do crescente investimento privado na navegação, é possível ter muito mais. “Nós precisamos de uma política de Estado para o setor que não penalize o transportador, de forma a encarecer o transporte e até levar à quebra de algumas empresas. O que nós precisamos é de uma saída alternativa, de uma concessão em que se possa colocar um contrato de manutenção administrativo na hidrovía, e ter mais segurança”, disse.

Por fim, o diretor da ANTAQ defendeu um maior apoio à navegação de passageiros que, na Amazônia, transporta mais de dez milhões de passageiros por ano. São, segundo ele, linhas regulares, que também transportam cargas – o chamado transporte misto. “Nós precisamos ter um olhar especial sobre esse aspecto da navegação da Amazônia, colocando mecanismos de financiamento à disposição das empresas, que são em sua grande maioria empresas familiares, para garantir a melhoria das suas frotas e aumentar a qualidade desse transporte tão importante para a Região”, disse, pontuando sobre a necessidade de investimentos para melhorar a acessibilidade no sistema aquaviário da Amazônia, “que ainda precisa melhorar muito”.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 29/09/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ QUEBRA RECORDES DE MOVIMENTAÇÕES

Assessoria de Comunicação

Em agosto foram movimentados 87.455 TEUs, além do maior volume movimentado em um único navio pela empresa, totalizando 2.083 movimentos no navio Cap San Lorenzo

Pelo segundo mês consecutivo, a TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de

Paranaguá, registrou recorde de movimentação de contêineres ao operar 87.455 TEUs (unidades equivalentes a contêineres de 20 pés) em agosto, 8,8% acima em comparação ao mesmo mês de 2019, quando foram movimentados 80.388 TEUs. No acumulado do ano (janeiro a agosto), a movimentação total é de 646.630 TEUs, superando 7,0% o mesmo período do ano passado, quando o acumulado era de 606.410 TEUs.



[https://portogente.com.br/images/TCP_Fotos -
_Drone_Maio_2020 - TCP-92.jpg](https://portogente.com.br/images/TCP_Fotos_-_Drone_Maio_2020_-_TCP-92.jpg)

TCP 92Divulgação.

Além da marca de movimentação geral, o terminal também quebrou o recorde de movimentação realizada em um único navio, com 2.083 movimentos no CAP San Lorenzo, operado no dia 31 de agosto. O recorde anterior havia sido registrado no dia 12 de outubro de 2017, quando o terminal realizou 2.037 movimentos no navio Maersk Lins.

De acordo com Thomas Lima, Diretor Comercial da TCP, os recordes são resultados da modernização da infraestrutura da empresa e forte atuação comercial. O terminal é responsável pelo maior investimento no setor portuário brasileiro na atualidade, permitindo que o porto de Paranaguá atue como um Hub Marítimo, para importação e exportação de contêineres na América do Sul. Além disso, a TCP oferece soluções logísticas como armazéns e ramal ferroviário dentro de sua zona alfandegada.

“Almejamos sempre aumentar nossa produtividade, o que desonera e agiliza toda a cadeia para armadores, exportadores e importadores. Além disso, oferecemos as melhores condições comerciais para nossos clientes, com períodos livres de armazenagem, tornando a TCP a melhor opção no país”, afirma Thomas Lima. Durante agosto, os principais segmentos movimentados foram commodities e carnes, originadas de todo o país e vizinhos do Mercosul.

Em julho, a TCP havia registrado três recordes: o de movimentação de contêineres cheios; de exportação e contêineres cheios, e de exportação de contêineres reefer.

Recorde por navio

Em relação ao recorde de movimentação por navio, Thomas Lima explica que as novas condições operacionais permitiram estratégias de atracação mais elaboradas e, por consequência, um aumento na produtividade. “Ações como essa geram confiança entre nós e os armadores. A expectativa é de que novos recordes como esse voltem a acontecer”, conclui.

O navio foi operado com quatro guindastes STS (Ship to Shore) próprios, sendo dois deles os maiores da América Latina, em aproximadamente 24 horas entre a chegada da embarcação na Barra de Paranaguá e sua desatracação do Terminal. Com carga de importação, o veículo integra o serviço Samba Sul da Maersk, uma das 17 rotas marítimas que passam pela TCP.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 30/09/2020

MINFRA E BID FIRMAM PARCERIA PARA O DESENVOLVIMENTO DE PROJETOS FERROVIÁRIOS

Assessoria de Comunicação

Ao todo, serão US\$ 450 mil para estimular e melhorar o sistema de transporte ferroviário no Brasil. O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Ministério da Infraestrutura (MInfra) assinaram convênio de Cooperação Técnica para apoiar o desenvolvimento de projetos ferroviários. Serão desenvolvidos instrumentos para a análise preliminar de projetos, a fim de estimular a otimização e melhorias no sistema de transporte ferroviário. Com a modernização dos ativos, espera-se atrair ainda mais a atenção dos investidores.



https://portogente.com.br/images/Trem_Minfra.jpg

Trem Minfra - Crédito: Ricardo Botelho/Aescom MInfra.

"A cooperação técnica firmada com o BID nos ajudará muito na melhoria regulatória das concessões ferroviárias e, mais uma vez, demonstra o nível de confiança do mercado na atual gestão do Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura", afirmou a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do MInfra, Natália Marcassa. "A partir desta parceria e dos recursos que receberemos do BID, será

dado mais um importante passo para o fortalecimento do modal ferroviário. Essa é uma iniciativa fundamental para avançar com o equilíbrio da nossa matriz de transportes", destacou.

Serão desembolsados US\$ 450 mil para a iniciativa, que também envolve a análise de instrumentos financeiros alternativos para fomentar projetos ferroviários de infraestrutura greenfield (aqueles em que não se conta com estruturas pré-existentes) e brownfield (projetos que se somam a algo já existem e podem envolver a reforma ou demolição de estruturas). Além disso, abrange análise de estudos de demanda existentes e avaliação de riscos para a sustentabilidade socioeconômica dos sistemas existentes, estudos de impacto de projetos ferroviários de cargas ou passageiros, revisão da regulamentação federal, bem como workshops e eventos para promover a troca de experiências.

"Queremos ajudar o Brasil a fazer mais com menos e sabemos que o setor ferroviário pode não somente impulsionar a economia, gerando empregos e reduzindo custos logísticos, mas também contribuir para a redução da emissão de gases de efeito estufa", avalia o representante do BID no Brasil, Morgan Doyle.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 30/09/2020



AGÊNCIA CÂMARA DE NOTÍCIAS - DF

DEPUTADOS DA OPOSIÇÃO PEDEM AFASTAMENTO DE RICARDO SALLES

Eles também defenderam, no Plenário, a votação de projetos de decreto legislativo para reverter as decisões do Conama que retiraram a proteção de manguezais e restingas

Por *Najara Araujo/Câmara dos Deputados*



<https://www.camara.leg.br/midias/image/2020/09/img20200929145635367-768x512.jpg>

Para Alessandro Molon, Salles não tem as mínimas condições de permanecer como ministro

Deputados da oposição pediram nesta terça-feira (29), no Plenário, o afastamento do ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles. Eles reagiram à revogação de resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), na segunda-feira, que garantiam a preservação de áreas de restinga e manguezais, de entornos de reservatórios d'água e que disciplinavam licenciamento para

projetos de irrigação. Líderes da oposição também defenderam a votação de projetos de decreto legislativo para reverter as decisões do Conama.

=> Proposta susta resolução do Conama que revogou proteção a manguezais e restingas

<https://www.camara.leg.br/noticias/696347-proposta-susta-resolucao-do-conama-que-revoqou-protecao-a-manguezais-e-restingas/>

O líder do PSB, deputado Alessandro Molon (PSB-RJ), lembrou que Ricardo Salles foi condenado por improbidade em primeira instância. "O ministro tenta a todo custo adiar o julgamento em segunda instância. Será que ele só será afastado quando não houver mais bioma a ser protegido no Brasil?", questionou. "Ministro do Meio Ambiente que não quer preservar, mas destruir, não tem as mínimas condições de permanecer como ministro", concordou o deputado Bohn Gass (PT-RS).

A líder do PSOL, Sâmia Bomfim (Psol-SP), reclamou da nova composição do Conama. “O governo Bolsonaro reduziu o número de membros e a participação da sociedade civil.” O deputado Ivan Valente (Psol-SP) defendeu a votação do PL 340/19, que muda novamente a estrutura do Conama para promover a participação da sociedade.

O deputado Paulão (PT-AL) teme que a revogação das resoluções do Conama provoque a morte de restingas e manguezais em seu estado e em outros estados do Nordeste. “Somos considerados o estado das águas. Espero que a bancada de Alagoas tenha altivez para colocar para fora esse ministro irresponsável.”



<https://www.camara.leg.br/midias/image/2020/09/img20200929155752929-768x512.jpg>

Najara Araujo/Câmara dos Deputados
Bia Kicis elogiou atuação de Salles no combate aos incêndios no Pantanal

Desenvolvimento Sustentável

Já o deputado Giovani Cherini (PL-RS) elogiou o trabalho do ministro Salles. “A oposição defende o desenvolvimento, mas não quer mexer no meio ambiente”, observou. “Temos de promover desenvolvimento sustentável neste País. Não

adianta querer produzir alimentos, sem mexer na terra para plantar.”

A deputada Bia Kicis (PSL-DF) defendeu Salles e elogiou sua atuação no combate aos incêndios no Pantanal. “Ele vai combater o fogo no Pantanal, sobe nos aviões, acompanha o sofrimento daqueles que estão lá”, defendeu. “O ministro está interessado, sim, nas nossas reservas, no meio ambiente, na preservação e na soberania do nosso País.”

Bia Kicis acusou a antiga composição do Conama de aparelhamento de pessoas que não tem amor à Pátria. “Lembramos de Enéias Carneiro que dizia que o interesse dos estrangeiros não era pelo bem da Amazônia, mas, sim, pelos bens da nossa Amazônia.” Ela lembrou de operação recente da Polícia Federal que combateu exploração ilegal de diamantes na Reserva Roosevelt, em Rondônia.

No início da noite desta terça-feira a Justiça Federal do RJ suspendeu a decisão do Conama que tirou proteção de manguezais e restingas. A liminar da 23ª Vara Federal Criminal do Rio foi pedida em ação popular. A juíza defendeu que a derrubada das resoluções é “evidente risco de danos irreversíveis ao meio ambiente”.

Reportagem - Francisco Brandão
Edição - Geórgia Moraes

Fonte: Agência Câmara de Notícias - BR
Fonte : Portal Porto Gente
Data : 30/09/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

CRIAÇÃO DE EMPREGOS EM AGOSTO ATINGE MELHOR NÍVEL EM NOVE ANOS

Pelo segundo mês seguido, o país criou empregos formais. Segundo dados divulgados pelo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), da Secretaria de Trabalho do Ministério da Economia, 249.388 postos de trabalho com carteira assinada foram abertos no último mês. O indicador mede a diferença entre contratações e demissões.

Esse foi o melhor resultado para meses de agosto desde 2011, quando haviam sido abertas 190.446 vagas formais. No acumulado do ano, no entanto, o mercado de trabalho continua sentindo o impacto da pandemia. De janeiro a agosto, foram fechadas 849.387 vagas, o pior resultado para os oito primeiros meses do ano desde o início da série histórica, em 2010.

Setores

Na divisão por ramos de atividade, todos os cinco setores pesquisados criaram empregos formais em agosto. A estatística foi liderada pela indústria, com a abertura de 92.893 postos. O indicador incluí a indústria de transformação, de extração e de outros tipos.

Com 50.489 novos postos, a construção vem em segundo lugar. Em seguida, vem o grupo comércio, reparação de serviços automotores e de motocicletas, com 49.408 novas vagas.

Em quarto lugar, está o setor de serviços, com 45.412 postos. O grupo que abrange agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura, abriu 11.213 postos em agosto.

Destaques

Na indústria, o destaque positivo ficou com a indústria de transformação, que contratou 90.227 trabalhadores a mais do que demitiu. Em segundo lugar, ficou a indústria extrativa, que abriu 906 vagas.

Os serviços tiveram desempenhos opostos conforme o ramo de atividade. O segmento de atividades administrativas e serviços complementares criou 34.397 postos. O setor de atividades profissionais, científicas e técnicas abriu 12.854 vagas.

Em contrapartida, o setor de alojamento e alimentação continua a sentir os efeitos do isolamento social e fechou 14.219 vagas. O segmento de educação demitiu 7.601 trabalhadores a mais do que contratou.

Desde abril, as estatísticas do Caged não detalham as contratações e demissões por segmentos do comércio. A série histórica anterior separava os dados do comércio atacadista e varejista.

Regiões

Todas as regiões brasileiras criaram empregos com carteira assinada em agosto. O Sudeste liderou a abertura de vagas, com 34.157 postos a mais, seguido pelo Nordeste com 22.664 postos criados e pelo Sul com mais 20.128 postos. O Centro-Oeste abriu 14.084 postos de trabalho e o Norte criou 13.297 postos formais no mês passado.

Na divisão por unidades da Federação, a criação de empregos se disseminou pelo país. Todos os estados e o Distrito Federal abriram postos com carteira assinada em agosto. As maiores variações positivas ocorreram em São Paulo, com a abertura de 64.552 postos; Minas Gerais, 28.339 postos, e Santa Catarina, 18.375 postos. Os três estados que menos criam postos de trabalho foram Sergipe, 368 postos; Amapá, 434 postos, e Roraima, 700 postos.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/09/2020

GUEDES: GOVERNO BOLSONARO ENCONTROU UM 'EIXO POLÍTICO' ESTE ANO

Em dia, em Brasília e no mercado financeiro, marcado pelas dúvidas em relação à continuidade da política econômica liberal no governo de Jair Bolsonaro, o ministro da Economia, Paulo Guedes, decidiu participar da coletiva de imprensa de divulgação dos dados do Cadastro Geral de

Empregados e Desempregados (Caged), na tarde desta quarta-feira, 30. Durante apresentação, Guedes afirmou que o governo Bolsonaro encontrou um “eixo político” este ano. “O governo sofreu no primeiro ano para encontrar um eixo”, comentou.

Nos últimos meses, Bolsonaro tem se aproximado de políticos do chamado “Centrão”, que passaram a ser uma importante parcela da base de sustentação do governo no Congresso. “Acordos políticos estão sendo costurados. O líder do governo avisou que há consenso em ir avançando no pacto federativo”, citou Guedes, durante a coletiva.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/09/2020

BC: POSIÇÃO CAMBIAL LÍQUIDA ESTÁ EM US\$ 299,275 BILHÕES

A posição cambial líquida do Banco Central atingiu US\$ 299,275 bilhões, conforme dados divulgados nesta quarta-feira, 30, pela instituição. O montante tem como referência o dia 25 de setembro. No fim de agosto, essa posição estava em US\$ 300,690 bilhões.

A posição cambial líquida traduz o que está disponível para que o BC faça frente a alguma necessidade de moeda estrangeira – como fornecer liquidez ao mercado em momentos de crise, por exemplo.

A posição leva em conta as reservas internacionais, o estoque de operações de linha do BC (venda de dólares com compromisso de recompra), a posição da instituição em swap cambial e os Direitos Especiais de Saque (DES) do Brasil no Fundo Monetário Internacional (FMI).

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/09/2020



EXTRA ONLINE

GUEDES NEGA USO DE PRECATÓRIOS PARA FINANCIAR PROGRAMA DE TRANSFERÊNCIA DE RENDA

Por Marcela Ayres

BRASÍLIA (Reuters) - O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta quarta-feira que nunca foi proposta da equipe econômica romper teto ou financiar programas de forma equivocada, em referência ao direcionamento de recursos para o Renda Cidadã com a limitação ao pagamento de precatórios.

Em coletiva de imprensa, Guedes afirmou que seu time está estudando como fazer a fusão de 27 programas que já existem como forma de consolidar um programa de transferência de renda mais robusto, que represente uma aterrissagem após o fim do auxílio emergencial neste ano.

Ele frisou que, como se trata de uma despesa permanente, terá que ser coberta por uma receita permanente.

Segundo Guedes, o governo está avaliando o comportamento das despesas com precatórios porque entende que elas têm apresentado crescimento "galopante", mas negou que ela seja uma solução para um programa de transferência de renda.

O ministro também reiterou a intenção de promover a desoneração da folha de pagamento, que descreveu como "mais cruel e mais imundo" dos impostos, mas não falou sobre como bancar a investida.

"Queremos desonerar para todos e para sempre, não só para quem tem lobby em Brasília e por mais um ano apenas", afirmou ele.

Fonte : Extra Online

Data : 30/09/2020

TOTAL AMPLIARÁ INVESTIMENTOS EM GERAÇÃO DE ENERGIA RENOVÁVEL

PARIS (Reuters) - A francesa Total disse nesta quarta-feira que aumentará seus investimentos anuais em energia renovável e eletricidade em 50%, enquanto busca reduzir sua dependência do petróleo e se transformar em um grande produtor de energia de baixo carbono.

Diante de perspectivas negativas de longo prazo para a demanda por petróleo, a Total tem acelerado sua guinada para fontes alternativas de receita, com foco particular no fornecimento de eletricidade e na expansão de seus negócios de energia renovável.

A empresa francesa de petróleo e gás, que cortou alguns gastos enquanto luta com as consequências da pandemia de coronavírus, disse que aumentará os investimentos em energias renováveis e eletricidade de 2 bilhões de dólares para 3 bilhões de dólares por ano até 2030.

A empresa acrescentou em comunicado que as vendas de derivados de petróleo devem encolher em 30% nos próximos 10 anos, quando passariam a representar um terço da receita, enquanto 15% viriam de eletricidade, 50% de gás e outros 5% de biocombustíveis.

"Diversificar as atividades ... aumenta a resiliência e compensa a volatilidade do preço do petróleo", disse o presidente do conselho e presidente-executivo da empresa, Patrick Pouyanne, em uma apresentação via webcast para investidores na qual o grupo apresentou suas metas.

A Total disse na semana passada que pretende se tornar um dos cinco maiores produtores de energia renovável, um setor onde terá que alcançar empresas como a espanhola Iberdrola e competir com rivais do ramo de óleo e gás que também miram esses negócios como Shell e BP.

(Reportagem de Sarah White e Benjamin Mallet em Paris, e Shadia Nasralla e Ron Bousso em Londres)

Fonte : Extra Online

Data : 30/09/2020

CHINA SUSPENDE ENTRADA DE CARGAS DA UNIDADE DE BARRETOS DA MINERVA POR UMA SEMANA

Por Nayara Figueiredo e Jake Spring

SÃO PAULO/BRASÍLIA (Reuters) - Lotes de carne bovina enviados pela unidade de Barretos (SP) da Minerva Foods terão a entrada no mercado chinês temporariamente suspensa a partir do dia 1º de outubro, informou a Administração Geral de Alfândegas da China (GACC, na sigla em inglês) nesta quarta-feira em nota publicada em seu site, sem detalhar os motivos da paralisação.

Segundo o comunicado, estarão suspensas as declarações de importação de produtos provenientes do frigorífico com SIF421, por uma semana, e os processos serão retomados automaticamente após este prazo.

Procurada, a Minerva disse que não vai se posicionar. A companhia é a maior exportadora de carne bovina da América do Sul.

De acordo com uma fonte com conhecimento sobre o assunto, que preferiu não se identificar, a paralisação ocorreu para a realização de testes feitos por autoridades chinesas.

O país asiático, principal importador de carnes do Brasil e um dos maiores do mundo, endureceu as fiscalizações para entrada de cargas estrangeiras no intuito de conter a disseminação do novo coronavírus --embora não haja comprovação científica de que a Covid-19 possa ser transmitida por meio de embalagens e/ou alimentos.

Fonte : Extra Online

Data : 30/09/2020

SEM ACORDO, CONGRESSO CANCELA SESSÃO QUE ANALISARIA VETO À DESONERAÇÃO DA FOLHA

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre, decidiu cancelar a sessão conjunta que analisaria vetos presidenciais

Por Marcello Corrêa

BRASÍLIA — O presidente do Senado e do Congresso Nacional, Davi Alcolumbre (DEM-AP), decidiu cancelar a sessão conjunta que analisaria vetos presidenciais nesta quarta-feira (dia 30), inclusive o que trata da prorrogação da desoneração da folha.

Em comunicado, Alcolumbre disse que a decisão ocorreu por falta de acordo em relação à medida. No texto, a presidência cita a "inexistência de entendimento suficiente por parte das lideranças do Congresso Nacional sobre as matérias a serem deliberadas".

Também foi mencionada a falta de quórum mínimo para que o tema seja apreciado por deputados e senadores. A nota não menciona uma nova data para análise dos vetos presidenciais.

O principal veto que seria analisado nesta quarta-feira trata da prorrogação da desoneração da folha, que hoje beneficia 17 setores intensivos em mão de obra.

Atualmente, esses segmentos, que empregam seis milhões de trabalhadores, têm direito a trocar a contribuição de 20% sobre salários por uma alíquota de até 4,5% sobre o faturamento.

Pela legislação atual, esse benefício só tem validade até dezembro. Por causa da crise do coronavírus, o Congresso prorrogou o regime especial para até dezembro de 2021. Mas a medida foi vetada pelo presidente Jair Bolsonaro.

Como a palavra final sobre vetos é do Legislativo, governo e Congresso buscam um acordo para solucionar o impasse.

Nas últimas semanas, tem sido discutida a possibilidade de uma derrubada negociada do veto presidencial, mas ainda não há acordo.

A equipe econômica defende que a desoneração da folha seja concedida a todos os setores. Mas, para isso, defende a criação de um imposto sobre transações, nos moldes da CPMF, que enfrenta resistência no Congresso.

Na segunda-feira, o líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR), anunciou que a medida não seria encaminhada, por falta de acordo com as lideranças.

Fonte : Extra Online

Data : 30/09/2020

EPOCA NEGÓCIOS

CONSELHO DO GOVERNO DE SP SUGERE PRIVATIZAÇÃO DA ELÉTRICA EMAE

A empresa de energia opera ativos hidrelétricos no Estado de São Paulo, incluindo a hidrelétricas Henry Borden, na serra do Mar, e a pequena usina (PCH) Pirapora, em Pirapora do Bom Jesus, além de possuir uma termelétrica arrendada à Petrobras

O Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização do Estado de São Paulo decidiu recomendar ao governador João Doria (PSDB-SP) a privatização da empresa estadual de geração de energia Emae.

Em comunicado na noite de terça-feira, a companhia informou que o conselho recomendou que o governo autorize a Secretaria de Fazenda e Planejamento a "contratar estudos e serviços necessários à alienação das ações de titularidade da administração pública estadual na Emae".

A empresa de energia opera ativos hidrelétricos no Estado de São Paulo, incluindo a hidrelétricas Henry Borden, na serra do Mar, e a pequena usina (PCH) Pirapora, em Pirapora do Bom Jesus, além de possuir uma termelétrica arrendada à Petrobras.

Os ativos operacionais da companhia somavam cerca de 960 megawatts em capacidade ao final de 2019, quando a Emae teve receita operacional líquida de 439 milhões de reais e lucro líquido de 92,6 milhões de reais.

A Fazenda do Estado de São Paulo possui 39% das ações da Emae, com 97,6% das ações ordinárias, com direito a voto. A estatal Eletrobras possui 39% do capital da empresa, com 64,8% dos papéis preferenciais.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 30/09/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

JUSTIÇA SUSPENDE REVOGAÇÃO DE NORMAS DO CONAMA PARA RESTINGAS E MANGUEZAIS

Por Guilherme Serodio - 30 de setembro de 2020 - Em Judiciário, Meio ambiente

Decisão liminar da 23ª Vara Federal Criminal do Rio de Janeiro suspendeu nesta quarta (30) a derrubada de duas resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), revogadas ontem.

A juíza federal Maria Amelia Almeida Senos de Carvalho afirma que a revogação das resoluções 302 e 303 do Conama causaria "evidente risco de danos irreversíveis ao meio ambiente". As resoluções eram referentes à proteção de restingas, manguezais e mananciais.

Liminar atende a pedido dos Juliana Cruz Teixeira da Silva, Leonardo Nicolau Passos Marinho, Renata Miranda Porto e Rodrigo da Silva Roma em ação popular contra a União e contra o ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles.

Os advogados argumentam que a revogação das normas "viola o direito constitucional a um meio ambiente ecologicamente equilibrado".

O Conama também já havia pautado a derrubada das duas resoluções em 2017. Na época o Ministério do Meio Ambiente voltou atrás e retirou os temas de pauta graças à pressão de organizações ambientalistas, que também foram à Justiça.

Defensores da revogação das resoluções afirmam que o Código Federal, uma lei hierarquicamente superior às resoluções, garante a proteção ambiental e que as resoluções geram insegurança jurídica, por sobreposição de normas.

De acordo com o governo, a manutenção das resoluções não tinha sentido.

Alteração do Conama concentrou poder nas mãos de Salles

Em maio do ano passado, o governo alterou a composição do Conama, reduzindo o número de integrantes do conselho de 96 para 23 titulares. Salles promoveu a alteração da estrutura afirmando que a nova composição iria “modernizar” o Conama.

Na prática, aumentou a concentração de poder na mão do governo Bolsonaro e reduziu a representatividade de organizações da sociedade civil.

Após a reunião, a procuradora regional da república, Fátima de Souza Borghi, que representa o Ministério Público Federal no Conama, afirmou que vai questionar as revogações na Justiça.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/09/2020

DESINVESTIMENTO COMO DESENVOLVIMENTO, POR VENILTON TADINI E MARCOS CINTRA

Por Venilton Tadini e Marcos Cintra - epbr 30 de setembro de 2020 - Em Artigos e opinião, Fusões e Aquisições, Mercado

Em 1995 a Emenda Constitucional nº09 introduziu no Brasil a concorrência na exploração e produção de petróleo e gás natural, materializada pelos leilões de blocos exploratórios promovidos pela ANP. A mudança dinamizou as atividades do setor, atraiu empresas do mundo inteiro – muitas delas atuando em consórcios com a Petrobras – e promoveu inúmeras descobertas.

Para se ter uma dimensão do resultado, o novo modelo elevou a produção de petróleo de 970 mil barris/dia em 1997 para 3,1 milhões de barris/dia em 2020 e, no caso do gás natural, de 30 milhões de m³/dia para 139 milhões de m³ por dia. Dado o aumento da produção, seria natural a entrada dos novos agentes nos segmentos de transporte, refino e distribuição, o que traria maior diversidade e concorrência na oferta e, conseqüentemente, preços mais competitivos ao consumidor.

Entretanto, 25 anos depois a abertura do mercado e a realização de 16 rodadas de licitação de blocos pela ANP, a Petrobras continuava tendo o monopólio de fato em praticamente toda a cadeia produtiva do setor. O caso do gás natural é um bom exemplo: a estatal dominava 90% da produção, controlava integralmente o suprimento, os três terminais de regaseificação, a malha de transporte e possuía participação acionária com poder de veto em 21 das 27 distribuidoras estaduais de gás natural.

Os produtores, em sua maioria parceiros da estatal, sem dispor de infraestrutura para escoar sua produção e desamparados pela ausência de regulação que lhes assegurasse livre acesso aos gasodutos, vendiam seu gás natural à Petrobras a preços módicos. A estatal, por sua vez, o revendia às distribuidoras por valores acima dos preços internacionais de referência. Em um ambiente sem concorrência, o consumidor e a indústria brasileira pagavam a conta: enquanto nos EUA as fábricas recebiam gás a US\$ 3,5 por milhão de BTU, na Argentina, a US\$ 4 e, na Europa,

a US\$ 7, nossa indústria desembolsava US\$ 16 pelo energético, o que comprometia nossa competitividade.

Eis que repentinamente, em uma espécie de efeito serendípico, o que governos, leis e instituições do setor não foram capazes de fazer ocorre por meio de uma crise sem precedentes, que empurrou a estatal para uma série de decisões acertadas que têm beneficiado o país e à própria empresa. Entre elas, se destaca um plano de desinvestimento que, possivelmente, representa uma transformação da indústria brasileira de petróleo e gás comparável à flexibilização do monopólio estatal ocorrida em 1997. O desinvestimento da Petrobras tem alterado de forma considerável a estrutura de mercado do setor, promovendo a competição e a geração de novos investimentos em vários de seus segmentos.

No gás natural, por exemplo, onde assinou termo de cessação de conduta com o Cade, a estatal promoveu uma grande desconcentração. As vendas da Nova Transportadora do Sudeste (NTS) para a Brookfield por R\$ 18 bilhões e da Transportadora Associada de Gás (TAG) para a Engie por R\$ 33 bilhões, além de auxiliar a Petrobras a abater suas dívidas, dinamizou novos investimentos. A NTS e a TAG, além de oferecerem a plena capacidade de transporte de seus gasodutos a preços de mercado sem discriminar agentes, já mapeiam rotas e pretendem construir novos ramais estratégicos, estimados pela EPE em R\$ 630 milhões. Investimentos em rotas de escoamento offshore e em terra projetam investimentos potenciais de R\$ 17 bilhões. Adicionalmente, com o novo marco regulatório do gás natural, aprovado na Câmara e já em análise pelo Senado, a estimativa é de inversões da ordem de R\$ 60 bilhões e geração de 4 milhões de empregos em cinco anos, com considerável redução de preço desse energético.

De outra parte, a revitalização de campos maduros em terra e em mar, por empresas especializadas em aumentar a produção de campos pouco atrativos às majors, trarão investimentos capazes de transformar a economia regional. São 163 ativos, sendo 121 campos em produção e 42 blocos exploratórios. No mar, para ficar apenas no exemplo da Bacia de Campos, onde a produção vinha despencando por falta de investimentos, doze ativos recentemente vendidos pela Petrobras receberão, no mínimo, R\$ 11 bilhões dos novos operadores, podendo alcançar o dobro desse valor se o resultado de suas atividades for promissor.

Em terra, companhias especializadas na operação de campos maduros estão investindo pesado nos ativos vendidos pela Petrobras. Um exemplo positivo da entrada de novos atores no setor foi a venda à Eneva, ano passado, do campo de Azulão, na Bacia do Amazonas, por R\$ 300 milhões. Antes inativo e sem produção, o campo, no momento, desenvolve atividades para produzir o gás que alimentará uma térmica para geração de energia elétrica em Roraima, com investimentos totais de R\$ 1,9 bilhão. O projeto atenderá 70% do consumo do estado, o que vai diminuir consideravelmente a geração a diesel, reduzir emissões e abrandar a conta de luz, sem falar do impacto na economia local.

Esse dinamismo, entretanto, tem demorado a chegar ao segmento do refino. Embora tenha aberto o mercado há 18 anos, o Brasil tem poucos importadores ou exportadores de petróleo e derivados e apenas quatro microrrefinarias privadas, cuja capacidade nominal de refino somada é de poucos 33 mil barris/dia – ou 1,3% do parque de refino brasileiro. Pior, a expansão do refino, atrelada à capacidade de investimento da Petrobras, acabou por tornar o abastecimento do país caro e dependente de importações. Hoje, cerca de 25% das necessidades nacionais de gasolina e diesel são atendidas via importação. Ao mesmo tempo, o país exporta 1 milhão de barris de petróleo cru ao dia em um passeio logístico sem qualquer sentido econômico.

Num país onde tantos governos já utilizaram a Petrobras como instrumento de controle da inflação, impedindo-a de corrigir os preços da gasolina e do diesel, a manutenção da presença da empresa como agente dominante cria permanente incerteza, desestimula investimentos e preserva a concentração. Se nada for feito e a economia voltar a crescer, as importações

crescerão, comprometendo ainda mais nossa balança de pagamentos e ameaçando o próprio abastecimento de derivados do país.

Em tal cenário, a Petrobras colocou à venda oito de suas 13 refinarias. Se concretizadas, essas operações mudarão o cenário atual. O Tribunal de Contas da União (TCU) emitiu parecer favorável à continuidade da alienação das refinarias, mas as mesas da Câmara e do Senado questionaram o processo no Supremo Tribunal Federal (STF). Nessas circunstâncias, o país acompanha com atenção o julgamento que pode frear ou estimular a criação de um mercado aberto, livre, dinâmico e competitivo, capaz de assegurar o abastecimento interno de derivados. É hora de assegurar que o desinvestimento continue sendo um caminho para o desenvolvimento.

Venilton Tadini, presidente-executivo da Abdib, é economista e mestre em Economia pela FEA-USP. Foi diretor do BNDES.

Marcos Cintra, é doutor em Energia pelo IEE-USP é executivo do setor de petróleo e gás natural.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/09/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

GUEDES DIZ QUE NÃO VAI USAR 'PUXADINHO' PARA O RENDA CIDADÃ E INDICA QUE TAMBÉM É CONTRA USO DE PRECATÓRIOS

Ministro voltou a defender junção de outros programas sociais para formar o que vai substituir o novo Bolsa Família, que chamou pelo nome original: Renda Brasil

Por Manoel Ventura



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24669385-1e4-f24/FT1086A/652/xWhatsApp-Image-2020-09-30-at-](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24669385-1e4-f24/FT1086A/652/xWhatsApp-Image-2020-09-30-at-16.40.05.jpeg.pagespeed.ic.jnkiUz6kc4.jpg)

[16.40.05.jpeg.pagespeed.ic.jnkiUz6kc4.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24669385-1e4-f24/FT1086A/652/xWhatsApp-Image-2020-09-30-at-16.40.05.jpeg.pagespeed.ic.jnkiUz6kc4.jpg)

O ministro Paulo Guedes Foto: Jorge William

BRASÍLIA — Após a reação negativa do mercado financeiro à proposta de adiar o pagamento de dívidas judiciais (precatórios) e recorrer a dinheiro do Fundeb para financiar o Renda Cidadã, o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quarta-feira que o programa

social não pode ser financiado com um “puxadinho”. E reforçou compromisso com responsabilidade fiscal.

O ministro da Economia afirmou que o objetivo do governo, ao examinar o uso de dinheiro destinado ao pagamento de precatórios é manter as despesas sob controle. E afirmou que não vai usar recursos de precatórios para financiar o novo programa. Disse que fazia a declaração para “baixar o barulho”, em referência às críticas de agentes econômicos e políticos à proposta.

Sem responder a perguntas de jornalistas, o ministro apareceu de surpresa numa entrevista à imprensa de técnicos do ministério sobre o resultado da geração de empregos em agosto.

— Nós temos que aterrissar esse auxílio emergencial em um programa social robusto, consistente e bem financiado. Financiado, como é uma despesa permanente, financiado por uma receita

permanente. Não pode ser financiado com puxadinho, por um ajuste, não é assim que se financia o Renda Brasil. É com receitas permanentes — disse o ministro, sempre chamando o programa de “Renda Brasil”, e não de “Renda Cidadã”, como outros integrantes do governo batizaram.

Na última segunda-feira, após uma reunião com o presidente Jair Bolsonaro e ministros, o senador Márcio Bittar (MDB-AC), vice-líder do governo e relator da chamada PEC Emergencial, afirmou que a proposta de emenda à Constituição a ser enviada ao Congresso vai prever o financiamento Renda Cidadã com recursos do Fundeb (fundo da educação básica) e com verbas reservadas no Orçamento para pagamentos de precatórios.

Responsabilidade fiscal

Nesta quarta-feira, Guedes voltou a defender a junção de programas sociais para financiar o substituto do Bolsa Família, mesmo após o veto do presidente Jair Bolsonaro a propostas nesse sentido porque implicariam no fim de alguns benefícios:

— Tivemos lá atrás a fusão de dois ou três programas sociais, juntamos esses programas e virou o Bolsa Família. Da mesma forma agora podemos juntar 27 programas sociais, dá uma calibragem adicional, para que seja um pouso suave, um local de aterrissagem do auxílio emergencial.

E continuou negando interpretações de calote no pagamento de precatórios e renovando compromisso com a responsabilidade fiscal:

- O programa Renda Brasil não tem nada a ver com o auxílio emergencial. O Renda Brasil é uma consolidação de 27 programas e possivelmente com fontes adicionais que possam alimentar uma despesa sustentável. Não se trata de buscar recursos para financiar isso, muito menos os recursos de uma dívida que já transitou em julgado e que é líquida e certa. Nós não faremos isso. Nós estamos aqui para honrar compromissos. Compromisso fiscal, compromisso de dívida, tudo isso será honrado.

'Indústria de precatórios'

Apesar de sinalizar ser contra o uso de precatórios para financiar o Renda Cidadã, o ministro defendeu passar um pente-fino nessa despesa. Os precatórios são dívidas da União reconhecidas pela Justiça cujos credores aguardam o pagamento.

Para Guedes, “aparentemente há uma indústria de precatórios no Brasil”, porque essa despesa, segundo ele, saiu de R\$ 10 bilhões no governo Dilma Rousseff para R\$ 54 bilhões na gestão Bolsonaro.

— É um crescimento galopante. Estamos examinando com foco em controle de despesa. Nós sabemos que precatórios são dívidas líquidas e certa, transitado em julgado. Ninguém vai botar em risco a liquidação do governo brasileiro. O governo vai pagar tudo. Agora, o governo tem que examinar quando tem despesas crescendo explosivamente. Não para financiar programas, porque aquilo não é uma fonte saudável, limpa, permanente, previsível. É natural que tenhamos que passar uma lupa em todos os gastos para evitar propostas de romper teto — disse o ministro.

'Baixar o barulho'

Guedes informou que deu essas explicações para “baixar o barulho”. Nos últimos dias, a possibilidade de limitar o pagamento de precatórios, citada por Bittar, gerou críticas de analistas e resultou na queda da Bolsa de Valores de São Paulo e no aumento no preço do dólar.

O ministro repetiu que não usará “recursos de uma dívida que já transitou em julgado e que é líquida e certa” para financiar o Renda Cidadã.

— Nós estamos aqui para honrar compromissos. Compromisso fiscal, compromisso de dívida, tudo isso será honrado - afirmou Guedes repetindo que vai analisar o crescimento da dívida de

precatórios. - Nós temos direito de examinar isso do ponto de vista de controle de despesas. Vamos ver o que está acontecendo ali. Jamais para financiar o programa “a” ou “b”.

Guedes também disse que o compromisso com as reformas permanece e que o Ministério da Economia não está se desviando dos seus programas. Guedes reforçou o compromisso com o teto de gastos, regra que limita o crescimento das despesas da União.

— Há muito barulho a respeito do que vai acontecer. Vamos respeitar o teto, é uma questão de responsabilidade fiscal. Ante a alternativa de estourar o teto em R\$ 60, R\$ 70 bilhões, ou buscar o controle de outros gastos que crescem explosivamente, estamos examinando os gastos. Um deles é o crescimento explosivo dos precatórios — disse o ministro.

Acusação contra Maia

Guedes aproveitou a fala para dizer que a sua agenda de reformas continua, citando a reforma tributária e o pacto federativo. Depois de ser criticado pelo presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) por atrasos na reforma tributária, Guedes tentou responsabilizar o deputado pelo atraso nas privatizações

— Não há razão para parar as privatizações. Há boatos de que haveria acordo do presidente da Câmara com a esquerda para não pautar as privatizações. Nós precisamos retomar as privatizações, temos que seguir com as reformas, temos que pautar toda essa transformação que queremos fazer. A retomada do crescimento vem pela aceleração dos investimentos em cabotagem, infraestrutura, logística, setor elétrico, privatizações, Eletrobras, Correios, estamos esperando. Temos também o banco central independente — disse Guedes.

Até agora, o governo só enviou ao Congresso a privatização da Eletrobras, que encontra resistências da sua própria base aliada. A privatização dos Correios, por exemplo, citada pelo ministro, não foi formalmente proposta.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/09/2020

STF JULGA HOJE AÇÃO QUE TENTA BARRAR PRIVATIZAÇÃO DE REFINARIAS DA PETROBRAS. ENTENDA O QUE ESTÁ EM JOGO

Venda de oito unidades faz parte de programa de desinvestimento da companhia. Três ministros já votaram a favor da suspensão das privatizações

Por O Globo



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24645663-280-b6a/FT1086A/652/x89636132_RlamUnidade-de-Craqueamento-Catalitico-Fluido.-Foto-Juarez-Cavalcanti.jpg.pagespeed.ic.F6-Tx9LoAq.jpg

*Unidade de Craqueamento Catalítico Fluido da Rlam, refinaria da Petrobras na Bahia, que está à venda
Foto: Juarez Cavalcanti / Agência O Globo*

RIO - O Supremo Tribunal Federal (STF) julga nesta quarta-feira uma ação que busca impedir a venda de refinarias da Petrobras sem licitação ou aval do Congresso Nacional. Está em jogo o plano da estatal de privatizar oito unidades de refino, que integram uma lista de ativos para desinvestimento.

A Petrobras vem cortando investimentos e saindo de negócios de diferentes áreas, com o objetivo de reduzir sua dívida e focar esforços no pré-sal, que exige elevados aportes. A estratégia ganhou

força com a pandemia, que derrubou o preço do petróleo, tornando o caixa da empresa ainda mais apertado.



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24645666-5b2-dae/FT1086A/652/x89636134_Petrobras-planeja-vender-a-Refinaria-Landulpho-Alves-e-de-mais-sete-unidade-de-refino.-](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24645666-5b2-dae/FT1086A/652/x89636134_Petrobras-planeja-vender-a-Refinaria-Landulpho-Alves-e-de-mais-sete-unidade-de-refino.-Foto.jpg.pagespeed.ic.JhDEcZld0k.jpg)

[Foto.jpg.pagespeed.ic.JhDEcZld0k.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24645666-5b2-dae/FT1086A/652/x89636134_Petrobras-planeja-vender-a-Refinaria-Landulpho-Alves-e-de-mais-sete-unidade-de-refino.-Foto.jpg.pagespeed.ic.JhDEcZld0k.jpg)

Petrobras decidiu vender a Refinaria Landulpho Alves (RLAM), localizada no Recôncavo Baiano, e mais sete unidades de refino Foto: Geraldo Kosinski / Agência O Globo

Até agora, três ministros do STF se manifestaram por meio do plenário virtual: Edson Fachin (relator), Ricardo Lewandowski e Marco Aurélio Mello. Todos se posicionaram a favor de conceder uma liminar para suspender as privatizações.

Mas o presidente do Supremo, o ministro Luiz Fux, suspendeu o plenário virtual na semana passada e decidiu retomar o julgamento no plenário físico, o vai acontecer hoje.

A tendência, segundo apuração do GLOBO, é que a Corte reafirme o entendimento fixado do ano passado pelo plenário, de que o aval do Congresso ou o processo de licitação são necessários apenas para a venda das “empresas-mãe” - no caso, a Petrobras.

O processo chegou à Corte em julho, quando Senado e Câmara pediram ao STF a concessão de uma cautelar para impedir a venda das refinarias da Petrobras na Bahia (Landulfo Alves) e no Paraná (Presidente Getúlio Vargas).

Na ocasião, os parlamentares consideraram que a companhia estava burlando a legislação para repassar esses ativos à iniciativa privada sem aval do Legislativo. As duas refinarias são as que estão com o processo de venda mais avançado.

Além dessas duas, estão na lista de venda da Petrobras a Abreu e Lima, em Pernambuco; a Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul; a Gabriel Passos, em Minas Gerais; Isaac Sabbá (Reman), no Amazonas; Lubrificantes e Derivados de Petróleo do Nordeste (Lubnor), no Ceará; e a Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), em São Mateus do Sul, no Paraná.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/09/2020

BRK AMBIENTAL VENCE LEILÃO DE SERVIÇOS DE ÁGUA EM MACEIÓ COM OFERTA DE R\$ 2 BILHÕES

Certame foi o primeiro realizado desde a aprovação do novo marco do saneamento básico

SÃO PAULO - O grupo BRK Ambiental, que tem entre os investidores a canadense Brookfield, venceu nesta quarta-feira o leilão de serviços de distribuição de água e esgoto sanitário da região metropolitana de Maceió, com oferta de outorga de cerca de R\$ 2 bilhões ante valor mínimo da disputa de R\$ 15,1 milhões.

O leilão foi o primeiro realizado desde a aprovação do novo marco do saneamento básico neste ano.

A BRK superou outras seis ofertas, incluindo de rivais como a Aegea, que ofertou R\$ 1,21 bilhão.

A empresa agora assume responsabilidade pela distribuição de água e pela coleta de esgoto de 1,5 milhão de habitantes em 13 cidades da grande Maceió. Para isso, terá de investir um total de

R\$ 2,6 bilhões em infraestrutura de saneamento básico ao longo dos 35 anos de contrato, sendo R\$ 2 bilhões deste total nos primeiros seis anos.

Clique aqui para ver um gráfico interativo do impacto da falta de saneamento no país em várias dimensões

A concessão tem como objetivo a universalização do serviço de água nesses seis anos e o acesso à rede de esgoto para 90% da população até o décimo sexto ano de contrato, informou o BNDES, responsável pelos estudos que permitiram a realização do leilão.

Segundo o banco, atualmente 89% da população da região metropolitana de Maceió têm acesso a água, mas apenas 27% contam com acesso a tratamento de esgoto. A BRK deverá cumprir vários indicadores de desempenho de qualidade e eficiência, incluindo a redução do índice de perdas de água para no máximo 25% ante desperdício atual de 59%.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/09/2020

PETROBRAS DÁ PASSO RUMO À PRIVATIZAÇÃO DE GASODUTOS MARÍTIMOS QUE LIGAM CAMPOS DO PRÉ-SAL À TERRA

Os acordos unem três rotas de gasodutos em um único sistema, o que permitirá a sua venda e favorecerá maior competição no mercado de gás

Por Ramona Ordoñez

RIO — A Petrobras anunciou nesta quarta-feira um importante passo rumo à privatização dos gasodutos marítimos que interligam os campos do pré-sal na Bacia de Santos à terra.

A estatal informou que assina nesta quarta-feira com Petrogal Brasil, Repsol Sinopec Brasil e Shell Brasil contratos de compartilhamento de infraestruturas de escoamento e processamento de gás natural. As petroleiras são sócias em gasodutos offshore (no mar) do pré-sal da Bacia de Santos, entre o litoral do Rio de Janeiro e São Paulo.

O negócio pode favorecer a abertura de mercado de gás natural no país, como é objetivo do governo federal por meio do novo marco regulatório do setor aprovado no Congresso.

Dinheiro em caixa? Petrobras prevê arrecadar US\$ 1 bi com venda de negócios este ano, bem menos que em 2019

De acordo com comunicado da Petrobras, os contratos preveem a interligação física e o compartilhamento das capacidades de escoamento nas rotas 1, 2 e 3 (a última de propriedade da Petrobras e em fase de construção), dando origem ao Sistema Integrado de Escoamento de gás natural (SIE).

"No futuro, outras empresas produtoras de gás natural poderão aderir aos contratos vigentes, observados os seus dispositivos e desde que haja capacidade de escoamento disponível no sistema", acrescentou a empresa em nota.

Atualmente, a Petrobras tem em operação a Rota 1, que liga o Campo de Lula, por meio do campo de Mexilhão, à Unidade de Processamento de Gás (UPGN) de Caraguatatuba, em São Paulo, e a Rota 2, que escoar a produção de Lula e outros campos até Cabiúnas, em Macaé, no Estado do Rio de Janeiro.

A Rota 3 ainda está em construção e vai transportar o gás do campo de Búzios e outros campos até a UPGN do Comperj, que também está em construção.

As três rotas em operação terão capacidade de cerca de 48 milhões de metros cúbicos por dia de gás natural a serem transportados por essa malha.

O diretor-presidente da consultoria Gas Energy, Rivaldo Moreira Neto, destacou que o anúncio dos contratos assinados entre a Petrobras e seus parceiros nos gasodutos do pré-sal é fundamental para a abertura do mercado de gás natural à competição.

Com os contratos, a Petrobras, seus sócios nos campos do pré-sal, Shell, Galp, Repsol e Sinopec poderão definir os preços do próprio gás no momento de sua venda ao mercado.

— As negociações de compra e venda de gás entre privados ganha novo impulso com a medida. Uma incerteza a menos. Essas três petroleiras terão que ir a mercado para garantir a saída do gás associado. E, agora, eles terão as condições de acesso (custos para escoar o gás e processá-lo) definidas — destacou Rivaldo Neto.

Em seu comunicado, a Petrobras explicou ainda que, além do SIE, também estão previstos contratos que irão constituir o Sistema Integrado de Processamento de gás natural (SIP), que contempla o acesso das empresas às unidades de processamento, de propriedade da Petrobras, localizadas em Caraguatatuba, em São Paulo, e Cabiúnas e Itaboraí (em construção), ambas no Rio de Janeiro.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/09/2020

GUEDES FALA EM 'BOATO' DE ACORDO ENTRE MAIA E ESQUERDA PARA TRAVAR PRIVATIZAÇÕES

Antes, presidente da Câmara acusou ministro de interditar debate sobre reforma tributária

Por Manoel Ventura



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/246694-44-478-f0c/FT1086A/652/xPaulo-Guedes.jpg.pagespeed.ic.io-dTgDLv .jpg>

O ministro da Economia, Paulo Guedes, fala sobre o resultado do Caged Foto: Reprodução

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quarta-feira que há boatos de que o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ) fez um acordo com a esquerda para não pautar as privatizações, em respostas às críticas do deputado sobre o andamento da reforma tributária.

— Não há razão para parar as privatizações. Há boatos de que haveria acordo do presidente da Câmara com a esquerda para não pautar as privatizações. Nós precisamos retomar as privatizações, temos que seguir com as reformas, temos que pautar todas essa transformação que queremos fazer.

Depois do anúncio de que não há acordo para a reforma tributária, nesta terça-feira, Maia usou as redes sociais para provocar Guedes.

“Por que Paulo Guedes interditou o debate da reforma tributária?”, escreveu o parlamentar.

Nesta quarta, depois de um resultado positivo na geração de empregos em agosto, Guedes apareceu de surpresa na entrevista marcada para comentar os dados do Cadastro Geral de

Empregados e Desempregados (Caged), que mostrou a abertura de 249.388 vagas no mês de agosto.

— A retomada do crescimento vem pela aceleração dos investimentos em cabotagem, infraestrutura, logística, setor elétrico, privatizações, Eletrobras, Correios, estamos esperando. Temos também o banco central independente — disse Guedes, sem responder perguntas de jornalistas.

Até agora, o governo só enviou ao Congresso a privatização da Eletrobras, que encontra resistências da sua própria base aliada. A privatização dos Correios, por exemplo, citada pelo ministro, não foi formalmente proposta.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/09/2020

BOLSONARO DEFENDE 'GESTÃO SOBERANA' DOS RECURSOS NATURAIS E DIZ QUE IMPACTO DO AGRONEGÓCIO NO MEIO AMBIENTE É 'IRRISÓRIO'

Presidente voltou a falar de "cobiça internacional" sobre a Amazônia e disse que o governo vai "defendê-la de ações e narrativas que agridam os interesses nacionais"

Por Victor Farias

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro disse nesta quarta-feira que "informações falsas" sobre a Amazônia não podem servir de "pretexto para a imposição de regras internacionais injustas" contra o Brasil. O presidente também elogiou o agronegócio brasileiro e disse que os impactos provocados por esse setor ao meio ambiente são "irrisórios". As declarações foram dadas durante a Cúpula de Biodiversidade da ONU, em depoimento gravado.

Citando "cobiça internacional sobre nossa Amazônia", o presidente disse que o governo vai defendê-la de "ações e narrativas que agridam os interesses nacionais".

— Não podemos aceitar, portanto, que informações falsas e irresponsáveis sirvam de pretexto para a imposição de regras internacionais injustas, que desconsiderem as importantes conquistas ambientais que alcançamos em benefício do Brasil e do mundo — disse, acrescentando:

— Nesse sentido, recordo que a Convenção sobre Diversidade Biológica consagra o direito soberano dos Estados de explorar seus recursos naturais, em conformidade com suas políticas ambientais, e é exatamente isso o que pretendemos fazer com a enorme riqueza que existe no território brasileiro — afirmou.

Bolsonaro disse que, ao longo da sua trajetória política, sempre defendeu que uma das prioridades do Brasil deveria ser a "proteção e a gestão soberana de nossos recursos naturais".

— Temos a obrigação de preservar nossos biomas e, ao mesmo tempo, precisamos enfrentar adversidades sociais complexas, como o desemprego e a pobreza, além de buscar garantir a segurança alimentar do nosso povo — disse.

O presidente citou a operação Verde Brasil II, na Amazônia, e o apoio das Forças Armadas no Pantanal para combater os incêndios na região, e disse que essas iniciativas mostram "que mantemos firme nosso empenho em buscar o desenvolvimento sustentável do País, com esteio em uma agricultura baseada na biotecnologia, de comprovada eficiência, e também na preservação do nosso patrimônio ambiental".

— Nas últimas décadas, o setor agropecuário brasileiro obteve aumentos expressivos de produtividade e comprovou sua capacidade de ampliar sua produção e alimentar o mundo, ao mesmo tempo em que reduz seu já irrisório impacto sobre o meio ambiente — afirmou.

O presidente voltou a acusar organizações não-governamentais (ONGs) de participarem de crimes ambientais no país, mas não apresentou provas.

— Vamos dar continuidade a essa operação para intensificar ainda mais o combate a esses problemas que favorecem as organizações que, associadas a algumas ONGs, comandam os crimes ambientais no Brasil e no exterior — disse.

Em agosto, o presidente afirmou que o aumento nas queimadas na Amazônia pode ter sido causado por ONGs, em retaliação ao corte de verbas do governo para organizações. O presidente, no entanto, não apresentou provas ou indícios concretos que embasassem as acusações.

No começo deste mês, Bolsonaro comparou a atuação das ONGs que atuam na Amazônia a um "câncer" que não conseguiu matar.

'Campanha de desinformação'

Na abertura da Assembleia Geral da ONU, na terça-feira passada, Bolsonaro disse que o Brasil é vítima de uma "das mais brutais" campanhas de desinformação sobre os incêndios que devastam a Amazônia e o Pantanal, críticas que diz serem baseadas na inveja internacional do agronegócio brasileiro. Defendendo-se das críticas à sua política ambiental, que põem em xeque o acordo econômico entre o Mercosul e a União Europeia, o presidente disse:

— A Amazônia brasileira é sabidamente riquíssima. Isso explica o apoio de instituições internacionais a essa campanha escorada em interesses escusos que se unem a associações brasileiras, aproveitadoras e impatrióticas, com o objetivo de prejudicar o governo e o próprio Brasil — afirmou, ressaltando que, apesar de o país ter uma das 10 maiores economias do mundo, é responsável por apenas 3% da emissão de carbono.

Erroneamente, Bolsonaro alegou que a floresta, por ser úmida, não permite a propagação de fogo em seu interior. O presidente pôs a culpa dos incêndios nos indígenas e disse estar comprometido com o combate a incêndios criminosos:

— Os incêndios acontecem praticamente, nos mesmos lugares, no entorno leste da Floresta, onde o caboclo e o índio queimam seus roçados em busca de sua sobrevivência, em áreas já desmatadas — afirmou. — Os focos criminosos são combatidos com rigor e determinação. Mantenho minha política de tolerância zero com o crime ambiental.

Segundo pesquisadores, parte significativa das queimadas e do desmatamento na Amazônia entre 2019 e 2020 está ligada a médios e grandes fazendeiros e não a pequenos agricultores. O Observatório do Clima, por sua vez, constatou que o Ministério do Meio Ambiente usou apenas 0,4% dos recursos destinados ao combate de focos criminosos entre janeiro e agosto.

Confira o discurso completo:

Senhoras e Senhores,

A exploração racional e sustentável dos incomensuráveis recursos presentes no território brasileiro, em prol de nossa sociedade, é uma prioridade nossa.

Assim, damos atenção especial às discussões da Cúpula da Biodiversidade, que poderão determinar o futuro desses recursos e definir os novos contornos da economia no século XXI.

Estamos cientes do enorme potencial da bioeconomia.

É preciso que cheguemos a um consenso e que saibamos combinar sustentabilidade com desenvolvimento e preservação ambiental com inovação econômica.

No Brasil, temos orgulho de pertencer ao grupo de países megadiversos e de possuir a maior extensão de vegetação nativa do planeta, o que corresponde a 60% de nosso território nacional.

Ao longo dos anos, como parlamentar, e agora como Presidente da República, sempre deixei claro que uma das prioridades do Estado brasileiro deveria ser a proteção e a gestão soberana de nossos recursos naturais.

Desde 2019, meu governo vem adotando políticas de proteção ao meio ambiente de forma consciente, sabendo do duplo desafio que enfrentamos.

Temos a obrigação de preservar nossos biomas e, ao mesmo tempo, precisamos enfrentar adversidades sociais complexas, como o desemprego e a pobreza, além de buscar garantir a segurança alimentar do nosso povo.

Em 2020, avançamos nessa direção e, mesmo enfrentando uma situação difícil e atípica devido ao coronavírus, reforçamos ações de vigilância sobre nossos biomas e fortalecemos nossos meios para combater a degradação dos ecossistemas, a sabotagem externa e a biopirataria.

Na Amazônia, lançamos a “Operação Verde Brasil 2”, que logrou reverter, até agora, a tendência de aumento da área desmatada observada nos anos anteriores.

Vamos dar continuidade a essa operação para intensificar ainda mais o combate a esses problemas que favorecem as organizações que, associadas a algumas ONGs, comandam os crimes ambientais no Brasil e no exterior.

No Pantanal, fortalecemos a integração entre as agências governamentais, com o apoio das Forças Armadas, para atuar de maneira coordenada e, assim, combater os focos de incêndio no entorno dessa região.

Isso mostra que mantemos firme nosso empenho em buscar o desenvolvimento sustentável do País, com esteio em uma agricultura baseada na biotecnologia, de comprovada eficiência, e também na preservação do nosso patrimônio ambiental.

Nas últimas décadas, o setor agropecuário brasileiro obteve aumentos expressivos de produtividade e comprovou sua capacidade de ampliar sua produção e alimentar o mundo, ao mesmo tempo em que reduz seu já irrisório impacto sobre o meio ambiente.

Rechaço, de forma veemente, a cobiça internacional sobre a nossa Amazônia. E vamos defendê-la de ações e narrativas que agridam os interesses nacionais.

Não podemos aceitar, portanto, que informações falsas e irresponsáveis sirvam de pretexto para a imposição de regras internacionais injustas, que desconsiderem as importantes conquistas ambientais que alcançamos em benefício do Brasil e do mundo.

Nesse sentido, recorro que a Convenção sobre Diversidade Biológica consagra o direito soberano dos Estados de explorar seus recursos naturais, em conformidade com suas políticas ambientais, e é exatamente isso o que pretendemos fazer com a enorme riqueza que existe no território brasileiro.

Também nesse sentido, convoco todos os presentes a renovarem o compromisso com as negociações no âmbito da Convenção, reconhecendo que os Estados-membros possuem responsabilidades comuns, mas diferenciadas.



Quero lembrar, ainda, que o Marco Global da Biodiversidade Pós-2020 deve levar em consideração o impacto devastador da crise do coronavírus sobre a economia mundial, especialmente no que se refere aos países em desenvolvimento.

Estejam certos de que o Brasil continuará fazendo sua parte nas negociações, sempre com o objetivo de assegurar recursos financeiros para a proteção da biodiversidade, tanto por meio da repartição de benefícios da bioeconomia, quanto por meio de novos mecanismos, como o pagamento a fornecedores de serviços ambientais.

No Brasil, o programa Floresta+, do Ministério do Meio Ambiente, já prevê o pagamento a agentes que desenvolvam projetos de conservação e uso sustentável de nossos ecossistemas.

Uma iniciativa deste tipo, em âmbito internacional, seria capaz de gerar impactos ainda mais positivos para o meio ambiente e para as comunidades nativas do Brasil.

É preciso que todos os países cumpram com suas responsabilidades, arquem com a parte que lhes cabe e se unam contra males como a biopirataria, a sabotagem ambiental e o bioterrorismo.

Meu Governo mantém firme o compromisso com o desenvolvimento sustentável e com a gestão soberana dos recursos brasileiros.

Estaremos sempre abertos a contribuir para um debate fundamentado no respeito aos três pilares da Convenção de Diversidade Biológica: a conservação, o uso sustentável e a repartição de benefícios. Espero o mesmo compromisso por parte dos senhores.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/09/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASIL CRIA 249 MIL EMPREGOS FORMAIS NO MELHOR AGOSTO EM 10 ANOS, MAS 850 MIL FORAM DEMITIDOS NO ANO

Segundo o Ministério da Economia, foi o segundo mês consecutivo de geração de empregos formais

Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A economia brasileira abriu 249.388 vagas de emprego com carteira assinada em agosto, informou nesta quarta-feira, 30, o Ministério da Economia. No mês passado, foram contratados 1.239.478 trabalhadores formais e demitidos 990.090.

Esse foi o segundo mês consecutivo de geração de empregos formais e também o melhor resultado para meses de agosto desde 2010.

No acumulado dos oito primeiros meses deste ano, as demissões superaram as contratações em 849.387 empregos formais.

As demissões refletem o impacto da pandemia de covid-19, que empurrou a economia mundial para uma forte recessão. Nos últimos meses, porém, indicadores domésticos do nível de atividade indicam uma retomada da economia.

Setores e regiões

A abertura líquida de 249.388 vagas de trabalho com carteira assinada em agosto foi resultado do desempenho positivo dos cinco setores da atividade econômica no mês passado.

De acordo com os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), houve um saldo positivo de 92.893 vagas na indústria em agosto. A construção gerou 50.489 novos postos de trabalho; o comércio registrou 49.408 vagas; o setor de serviços teve saldo positivo de 45.412 vagas; e a Agropecuária teve saldo positivo de 11.213 vagas.

Em agosto, as cinco regiões do País também registaram saldo positivo. O melhor resultado foi o do Sudeste, com saldo positivo de 104.702 vagas. Já o Norte gerou 22.272 postos com carteira assinada.

A região Nordeste teve saldo positivo de 62.085 vagas; o Sul registrou 42.664 novos postos; e o Centro-Oeste contabilizou 17.684 vagas.

Todos os Estados registraram saldo positivo. Os destaques foram São Paulo (64.552 novas vagas), Minas Gerais (28.339 vagas) e Santa Catarina (18.375 vagas).

O salário médio de admissão nos empregos com carteira assinada foi de R\$ 1.725,62 em agosto,
Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 30/09/2020

PRESIDENTE DA ANATEL QUER DEFINIR VALOR PARA LEILÃO DO 5G ESTE ANO

Leonardo Morais disse que em vez de cobrar valores altos das operadoras, objetivo será exigir que elas consigam expandir os serviços até os 6 milhões de brasileiros fora da área de cobertura
Por Circe Bonatelli, O Estado de S.Paulo

O leilão das faixas para a internet móvel de quinta geração (5G), que promete revolucionar as comunicações entre pessoas e máquinas, deve ter seu valor definido ainda este ano. Também pode quebrar a longa tradição do governo brasileiro de aproveitar as vendas para reforçar os cofres públicos.

O presidente da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Leonardo Morais, prevê que, em vez de cobrar valores altos das operadoras para arrematarem as faixas, o objetivo desta vez será exigir das companhias a expansão da cobertura de telefonia e internet até os rincões do País que permanecem desconectados.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/6/1601437157862.jpg>

Presidente da Anatel ainda não consegue definir um valor para o leilão 5G. Foto: Sergio Perez/Reuters

"Queremos que a parte mais significativa dos valores arrecadados no leilão seja para compromissos de investimentos", disse, em entrevista ao Estadão/Broadcast. "Tenho conversado com vários interlocutores do governo, inclusive com o próprio ministro Paulo Guedes (Economia), e ele entendeu

perfeitamente que não vamos trabalhar com a lógica arrecadadora."

Atualmente, 6 milhões de brasileiros vivem fora de áreas de cobertura, a maioria nas Regiões Norte e Nordeste, além de zonas rurais em todo o País. Ao licenciar o uso de faixas para o 5G, a Anatel quer que as companhias contribuam para a universalização dos serviços de telecomunicações.

Morais afirma que, por ora, não é possível falar em valores para o leilão. A agência reguladora ainda está trabalhando no cálculo, que deve ficar pronto nos próximos meses. No ano passado,

chegou a circular a notícia de que o leilão estava avaliado pela Anatel em cerca de R\$ 20 bilhões, mas esse número foi desautorizado por Moraes. "É extremamente leviano falar em valor. Nós ainda não precificamos porque ainda não chegou o momento certo", afirmou.

A conta vai considerar quanto as companhias podem faturar com a exploração do 5G, mas também quanto precisarão desembolsar com investimentos e manutenção. É um cálculo complexo que abrange aspectos técnicos ainda em discussão, e indicadores de mercado que oscilam muito, como dólar e juros, segundo Moraes.

Depois de pronto, o valor sugerido pela Anatel seguirá para o Tribunal de Contas da União (TCU), que terá até três meses para analisar os cálculos. Se estiver tudo certo, a Anatel poderá publicar o edital e realizar o leilão dali um mês. Tudo indica, portanto, que o certame ficará para a metade do ano que vem.

As faixas são como "rodovias" no ar por onde trafegam os sinais. Este é considerado um dos maiores leilões do gênero pela quantidade de "rodovias" que serão oferecidas ao mercado - 700 Mhz, 2,3 Ghz, 3,5 Ghz e 26 Ghz. "É preciso ter uma oferta grande o suficiente para não limitar o potencial de inovação tecnológica e o desenvolvimento de aplicativos e soluções", disse.

O 5G já começou a ser vendido pelas operadoras Claro, Vivo e TIM em algumas poucas cidades neste semestre e numa versão em que o sinal pega emprestada uma parte das faixas originalmente destinadas ao 4G. Esta versão preliminar do 5G já é um avanço na conexão, mas ainda está muito abaixo da velocidade alta de navegação e da latência baixa, que são as principais vantagens da versão definitiva do 5G com sinal em faixas exclusivas. Daí a importância do leilão em 2021.

Mesmo sem os valores definidos, Moraes afirmou que há apetite do mercado pelo leilão futuro. "A pandemia tem mostrado a importância da conectividade e isso só vai crescer daqui para frente", diz. "Não acho que vai faltar interesse dos agentes".

Problemas técnicos

A definição dos valores do leilão passa ainda pela busca de uma solução para a interferência que o sinal de 5G na faixa de 3,5 Ghz causa às antenas parabólicas na banda C. A Anatel estima que entre 6 milhões a 8 milhões de famílias dependam de parabólicas para assistir aos canais abertos de televisão.

Uma opção para mitigar as interferências seria o uso de filtros nas antenas. Os testes desses equipamentos foram paralisados na quarentena e retomados há poucas semanas. É a solução de menor custo, estimada em torno de R\$ 500 milhões, e desejada pelas operadoras de telefonia e internet que vão pagar pelo leilão.

Outra opção seria levar as parabólicas da banda C para a banda KU. O custo é maior, entre R\$ 2,5 bilhões e R\$ 3 bilhões, mas tem a vantagem de melhorar o sinal de TV, por isso é definida pelas emissoras de radiodifusão. Além disso, limpa a banda C, que poderia ser mais bem aproveitada no futuro pela Anatel.

"Quanto maiores os custos para resolver o problema das parabólicas, menos sobra para investimentos na universalização de telecom", disse Moraes. "Isso não significa que estou me posicionando pela solução via mitigação. A migração tem a vantagens de limpar a faixa C. Se um dia quisermos licitar essa faixa para o 5G, e é bem possível que isso seja necessário no futuro, não teríamos de lidar com os sistemas de parabólicas no futuro. Tudo isso vai ser sopesado. Esperamos que seja resolvido ainda neste ano".

Governo tem histórico de faturar alto

Há tempos o governo federal usa os leilões para bombar a arrecadação dos cofres públicos. Desde sua criação, em 1998, a Anatel realizou 10 grandes licitações de faixas para serviços móveis, que resultaram numa arrecadação de R\$ 33,7 bilhões, ou R\$ 85,2 bilhões em valores corrigidos pela inflação. Os dados fazem parte de um estudo da fornecedora de equipamentos Ericsson.

O levantamento apontou também que o espectro das frequências no Brasil é o quinto mais caro em um ranking per capita com 40 países. O custo médio por aqui está em US\$ 227 por habitante, nível acima de nações ricas como Estados Unidos (US\$ 190), Alemanha (US\$ 140) e Suíça (US\$ 110), e de países em desenvolvimento como México (US\$ 75) e Chile (US\$ 10), já considerando a paridade do poder de compra da moeda.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/09/2020

BASE DO GOVERNO ESVAZIA SESSÃO QUE ANALISARIA VETO DE BOLSONARO À DESONERAÇÃO PARA EVITAR DERROTA

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre, cancelou a votação alegando falta de quórum e acordo dos líderes sobre o veto

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo Jair Bolsonaro conseguiu esvaziar a sessão do Congresso Nacional que analisaria vetos do presidente, marcada para esta quarta-feira, 30, e evitar uma derrota com a derrubada em itens polêmicos, como os vetos à prorrogação da desoneração da folha salarial para 2021 e do novo marco legal do saneamento básico.

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), adia há dois meses essa votação, favorecendo a articulação do Palácio do Planalto. Nesta segunda-feira, em nota, alegou que um dos motivos para o cancelamento é a falta de acordo dos líderes sobre o veto.

"Em face da necessidade de que a apreciação de vetos presidenciais, especialmente no sistema remoto, se dê com um mínimo de entendimento sobre os vetos a serem deliberados", afirmou a Presidência do Congresso.

O plenário da Câmara, onde a reunião aconteceria na manhã desta quarta, nem chegou a ser aberto. Ainda não foi marcada uma nova data para a sessão.

O cancelamento prorroga a análise dos vetos às propostas de entre outros itens polêmicos. Os vetos ao pacote anticrime, por exemplo, estão emperrados na pauta desde o início do ano.

Deputados e senadores articulam novas derrotas ao governo para recuperar essas propostas. Diante do cenário, o governo agiu para esvaziar a sessão. Alcolumbre havia prometido a líderes partidários que a votação iria ocorrer com ou sem acordo.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/9/1601472849093.jpg>

Alcolumbre articulou com o governo o cancelamento da sessão desta quarta. Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado - 29/9/2020

Em busca de reeleição para o comando do Senado em 2021, Alcolumbre manteve a sessão para não desagradar às bancadas e, ao mesmo tempo, articulou com o governo o cancelamento.

A prorrogação da desoneração da folha dos 17 setores que mais empregam no País foi incluída pelo Congresso

Nacional na medida provisória que permitiu redução de jornada e salário de funcionários em razão da crise provocada pela pandemia de covid-19. Ao sancionar a MP, no entanto, Bolsonaro decidiu vetar a prorrogação. O veto presidencial precisa ser analisado pelo Congresso — que pode mantê-lo ou derrubá-lo.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/09/2020

JULGAMENTO NO STF AMEAÇA PLANOS DE REDUÇÃO DA DÍVIDA DA PETROBRÁS

Supremo decide nesta quarta se é válida a ação do Congresso que acusa a petroleira de burlar a legislação para vender refinarias à iniciativa privada; estatal tem dívida de US\$ 91,3 bi

Por Matheus Piovesana, O Estado de S.Paulo

O julgamento sobre a venda de oito refinarias da Petrobrás, que o Supremo Tribunal Federal (STF) retoma nesta quarta-feira, 30, toca em um ponto central dos planos da estatal: a redução de suas altas dívidas. A venda das refinarias pode alcançar R\$ 83 bilhões e encurtar o caminho para que a estatal tenha endividamento alinhado com o de outras petroleiras, ampliando a capacidade de investir. Ao mesmo tempo, de pagar dividendos mais generosos a seus acionistas - tanto a União quanto os minoritários.

A dívida bruta da Petrobrás em junho era de US\$ 91,3 bilhões. É 35% menor que em junho de 2014, quando a empresa chegou a dever quase US\$ 140 bilhões. A relação entre a dívida e o Ebitda (geração de caixa), de 2,34 vezes, segue acima da média do setor, de 1,5 vez. A meta da estatal é reduzir o montante a US\$ 60 bilhões em 2022. Se chegar lá, ela pode pagar dividendos com base na geração de caixa, que permaneceu forte mesmo com o choque do petróleo, graças à rentabilidade do pré-sal e à recuperação da economia chinesa.

O analista Gabriel Fonseca, da XP Investimentos, calculou no início do mês que a Petrobrás pode arrecadar até R\$ 83,6 bilhões ao vender as oito refinarias. Reduziria a alavancagem para próximo a 2 - e encurtaria o processo de cumprimento da meta. É por isso que um revés à Petrobrás no STF a tornaria menos atrativa ao investidor. "O mercado tem estado receoso com o que envolve decisões dos Três Poderes e a Petrobrás luta contra o tempo", afirma Filipe Villegas, estrategista da Genial Investimentos.

O cenário leva parte do mercado a considerar que 2022 é um prazo pouco factível para a redução da dívida a US\$ 60 bilhões. Para os analistas, é mais seguro trabalhar com um horizonte de pagamento das dívidas mais longo. "A Petrobrás gera US\$ 10 bilhões em caixa ao ano, e fechou o segundo trimestre com dívida de US\$ 91 bilhões. Ou seja: estamos falando de três anos para reduzir o endividamento sem venda de ativos", diz o analista do setor em um grande banco, que prefere não se identificar. Segundo ele, investidores estrangeiros já têm feito essa conta.

A insegurança jurídica pode pesar para os estrangeiros, tanto os que aplicam em Bolsa quanto aqueles que investem em ativos reais. "As regras do jogo mudam muito rápido no Brasil. O investidor estrangeiro pode pensar duas vezes antes de 'comprar' a Petrobrás, mesmo com preço atrativo", diz Villegas, da Genial.

Fator Brasília

É a segunda vez em pouco mais de um ano que o assunto é abordado pelo STF. Em junho de 2019, o tribunal decidiu que a Petrobrás podia vender subsidiárias sem a aprovação do Congresso, o que abriu caminho para a privatização da Transportadora Associada de Gás (TAG) já naquele ano. Agora, o Congresso afirma que a criação de unidades exclusivamente para a venda é inconstitucional, e que a estatal deveria realizar licitações para fazer o desinvestimento.

O analista consultado pela reportagem afirma que não é plausível esperar que a venda dos ativos não seja questionada, seja por sua importância regional, seja pelos fatores políticos envolvidos.

"O mercado se empolgou mais do que deveria, e deixou de lado alguns riscos já conhecidos. Mas eram esperadas mais decisões de primeira instância tentando bloquear as vendas, e não algo ligado à inconstitucionalidade", diz.

Independente do resultado, a votação desta quarta-feira não encerra o imbróglio. Ao Estadão/Broadcast, o advogado-geral adjunto do Senado, Fernando Cunha, afirmou que caso o STF decida a favor da empresa, o Legislativo ainda poderá sustar, no futuro, das vendas de subsidiárias. "O Congresso tem prerrogativa para suspender, mas não quer dizer que ele vai fazer. Depende da maioria", disse.

Glauco Legat, analista-chefe da Necton Corretora, afirma que a decisão pode afetar outras estatais, mas é mais relacionada ao plano de negócios da Petrobrás, que busca sair de determinados negócios sem uma privatização a curto prazo. "Para a Eletrobrás há outra ótica, de venda da companhia", diz ele. "O setor de petróleo vende ativos, e não companhias. Uma empresa não compra outra para ter acesso a um poço de petróleo". Atualmente, o projeto de lei da privatização da Eletrobrás está parado no Congresso./COLABOROU FERNANDA NUNES

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/09/2020

APM TERMINALS QUER AUMENTAR OPERAÇÃO EM SANTOS E MIRA TERMINAL DE CONTÊINER EM SABOÓ

Por Cristian Favaro



https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2020/09/codesp_290920202900.jpeg

Foto: Codesp/Divulgação

A APM Terminals, subsidiária da dinamarquesa Maersk, quer aumentar sua operação no Porto de Santos e para isso tem acompanhando de perto as oportunidades envolvendo um novo terminal de contêineres em Saboó. Os planos foram apontados por Leo Huisman, CEO da APM Terminals América Latina, em entrevista exclusiva ao Broadcast.

O projeto para o novo terminal está inserido no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos. A área a ser ofertada ao mercado fica ao lado das instalações da Brasil Terminal Portuário (BTP), que é sócia da APM. O grupo planeja pegar carona nos planos ambiciosos para o Porto de Santos e vislumbra criar um hub capaz de, no futuro, receber embarcações cada vez maiores.

"Há um desejo de aumentar nossas operações em Santos. Acreditamos que é uma necessidade, mas estamos em um momento difícil", disse. Ele explicou que os avanços nas estruturas portuárias dependem de tecnologia internacional e que, por causa do Real desvalorizado, os projetos acabam se tornando muito mais complexos.

Hoje, a estrutura da BTP opera na capacidade máxima em Santos. "Todos esperam que a área de Saboó será leiloadada. Vamos ver se podemos e devemos participar". Os estudos para a área ainda estão em uma fase embrionária na autoridade portuária (SPA) e não há um calendário para o projeto.

"Daqui uns cinco ou 10 anos, Santos vai ter condições de receber navios maiores. Quando essas embarcações grandes chegam, elas não param em todos os portos. Elas precisam de hubs para distribuir a carga", disse. Um hub é um porto concentrador de cargas que permite que grandes

porta-contêineres sejam carregados e descarregados em uma única parada, melhorando os custos e eficiência logística.

Hoje, o terminal da BTP tem capacidade de 1,7 milhão de TEUs (Unidade equivalente a 20 pés) por ano. Para receber as embarcações maiores, a capacidade terá de chegar perto de 3 milhões de TEUs. “Não é para amanhã. Não é para o ano que vem, mas sabemos que gostaríamos de melhorar os serviços para embarcações maiores”, disse. De janeiro a agosto, a BTP movimentou 689.089 contêineres, alta de 13% na comparação anual. O ganho veio ante o bom momento para as exportações, que avançaram 38% no período, sustentadas por commodities e proteína animal.

O Porto de Santos comporta atualmente embarcações de até 340 metros. A Santos Port Authority (SPA, antiga Codesp) estuda liberar nos próximos meses o fluxo de embarcações com 366 metros. O projeto passa por avaliação para a homologação por parte da Marinha. O próprio porto vê a aprovação como um passo importante rumo à consolidação como um hub.

A entrada da APM na disputa por Saboó, entretanto, ainda é cheia de incertezas. Em leilão recente de dois terminais de celulose, a Suzano acabou ficando de fora por causa de uma regra do edital para evitar a concentração de mais de 40% da movimentação e armazenagem de celulose com um único operador. Com mais um terminal, a Suzano poderia responder por 70% de participação. “A questão é: onde será feita a distribuição principal no Brasil? Idealmente se faz em um grande mercado como Santos. Mas se Santos não puder oferecer a estrutura, as embarcações vão para outros lugares no País”.

O grupo monitora de perto o mercado brasileiro. Huisman explicou que enquanto as movimentações de contêiner devem recuar em até 30% na América Latina, sobretudo em países como Panamá e Argentina, o Brasil vai conseguir entregar um crescimento de até 4% neste ano. “Sabíamos que o impacto seria grande. Muitas economias se fecharam. O que nos pegou um pouco de surpresa foram as infecções por covid-19 significativamente maiores na América Latina”, disse.

Enquanto a empresa registrou uma queda na casa de 20% no volume no segundo trimestre na região, hoje a operação não consegue atender toda a demanda por transporte. Entre os motores puxando essa procura está o mercado chinês. “No momento estamos tendo mais demanda do que a gente consegue entregar, sim. Porque não é possível dividir igualmente a demanda durante todo o ano. Era previsível que isso iria acontecer, que viria uma grande procura. Vimos isso em outras crises”.

No Brasil, a sustentação veio do gigantismo do agronegócio, cujas exportações de frutas e proteína animal mais do que compensaram a derrocada nas importações, sobretudo do setor automobilístico.

Investimentos

Apesar do olhar atento ao País, a APM não tem planos para novos projetos e quer ampliar o portfólio já existente. Além da parceria com a BTP, a empresa também é arrendatária de terminais em Pecém (CE), com foco na exportação de frutas, e Itajaí (SC), além de uma participação em Itapoá (SC).

Há alguns anos, a APM chegou a sondar terminais em Manaus e em Suape (PE). Os projetos acabaram perdendo força. “Em Suape, o mercado ainda é pequeno para ter dois terminais. Se tiver algum leilão vamos avaliar, claro. Mas tem de fazer sentido em termos de boa demanda para sustentar o projeto. Desenvolver um greenfield demanda muito recurso”, explicou.

O executivo destacou ainda o espaço para crescimento na cabotagem (transporte de cargas entre os portos do País) e elogiou a postura do governo para desenvolver o setor portuário por meio de leilões e privatizações. “O governo e o Ministério da Infraestrutura estão comprometidos em

modernizar o sistema. Eles merecem crédito por isso porque não é uma tarefa fácil no Brasil”, disse, ponderando que ainda há muito a ser feito para que o País consiga usar todo o seu potencial logístico.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/09/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

NA CONTRAMÃO DE EUROPEIAS, PETROBRAS E EXXONMOBIL REFORÇAM FOCO EM NÃO-RENOVÁVEIS

Castello Branco diz que empresa não tem “condições de perder dinheiro” e cita que pré-sal tem retorno de 15% a 20%, enquanto eólicas offshore rendem abaixo de 10%

Por André Ramalho, Valor — Rio

Em meio à investida crescente das grandes petroleira europeias (BP, Shell, Equinor, Total e Eni) em energias renováveis, outras duas gigantes do setor, a ExxonMobil e a Petrobras, saíram em defesa de suas estratégias de reforçar a presença na indústria de óleo e gás.

O presidente da estatal brasileira, Roberto Castello Branco, destacou que a companhia não se encontra em “condições de perder dinheiro”, depois da crise financeira na qual a empresa mergulhou nos últimos anos. Ele citou que, enquanto os ativos do pré-sal garantem à companhia uma taxa de retorno de 15% a 20%, investimentos em renováveis, como eólicas offshore, rendem abaixo de 10%.

“Cuidaremos do ambiente focando na descarbonização de nossas atividades, primeiro limpando nossa casa”, afirmou o executivo nesta quarta-feira, durante o evento Commodities Global Summit, do Financial Times. “Se e quando faremos investimentos na área será quando estivermos prontos para ser bem-sucedidos nesse negocio”, completou.

A presidente da ExxonMobil Brasil, Carla Lacerda, disse que, a exemplo da Petrobras, a petroleira americana também não possui competências desenvolvidas em renováveis e aposta na descarbonização por meio de iniciativas dentro da própria indústria de óleo e gás.

“Estamos olhando para as competências que a ExxonMobil tem. Nossa crença fundamental é que, se vamos investir em solar e eólica, não temos o background de engenharia e negócios nesse setor”, afirmou. “Nós queremos endereçar a transição energética e somos parte da solução, mas nossa estratégia é olhar para nossa competência, para engenharia de processos, indústria química, em como encontrarmos formas de fornecer soluções”, complementou.

Dentre os focos estratégicos da Exxon estão tecnologias para aprimorar operações existentes e desenvolver tecnologias alternativas de energia com baixa intensidade de carbono, como pesquisas na área de captura e armazenamento de carbono e tecnologias para tornar as refinarias e petroquímicas menos intensivas em carbono.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/09/2020

MAIS DE 30% DA EXPORTAÇÃO DE GRÃOS JÁ SAI PELO NORTE

Conab destaca que, no caso da soja, percentual chegou a 35% de janeiro a agosto, enquanto no do milho participação foi de 31%

Por Fernanda Pressinott — De São Paulo

Os portos do Arco Norte do país - Barcarena (PA), Miritituba (PA), Itacoatiara (AM) e Itaqui (MA) - escoaram 35% do volume total de soja em grão exportado pelo país entre os meses de janeiro a agosto deste ano, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgados ontem em boletim da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O levantamento apontou que, no caso do milho, o percentual foi de 31%.

Os percentuais registrados são semelhantes aos do porto de Santos (SP), conforme os números da Antaq. Ou seja, ao mesmo tempo em que as rotas pelo Arco Norte continuam a ganhar importância nas exportações de grãos, cai a representatividade dos portos do CentroSul. De acordo com a Conab, esse movimento tem sido uma tendência nos últimos anos.

Em 2010, esses portos do Arco Norte responderam por 14,4% das exportações agregadas de soja e milho; em 2019, a participação atingiu 31,9%. A Conab observa que, em números absolutos, os portos do Sul e do Sudeste não perderam muito terreno, uma vez que os volumes de produção e exportação cresceram de forma expressiva na última década.

A íntegra da matéria sobre o avanço dos grãos no Arco Norte está em www.valor.com.br/agro

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/09/2020

GOLAR POWER PLANEJA MANTER PROJETOS DE GÁS NO BRASIL

Empresa vive momento de turbulência desde que o seu presidente, Eduardo Antonello, virou alvo de investigações da Lava-Jato

Por Gabriela Ruddy e André Ramalho — Do Rio

Uma das empresas mais ativas no processo de abertura do mercado brasileiro de gás natural, a Golar Power (Hygo Energy) entrou em turbulência desde a semana passada, após o presidente da empresa, Eduardo Antonello, ter virado alvo de investigações da Lava-Jato por suspeitas de corrupção nos tempos em que ele atuava na Seadrill, em contratos com a Petrobras. A companhia teve seu processo de abertura de capital suspenso nos Estados Unidos e corre risco de sofrer ações coletivas de investidores, mas promete manter os planos de expansão no Brasil em curso.

A Golar Power, por meio da Golar Distribuidora, seu braço de distribuição de gás natural liquefeito (GNL) em pequena escala, lança esta semana uma chamada pública para comprar 5 milhões de metros cúbicos diários (m³ /dia) de biometano - a maior contratação do tipo no país. Ao mesmo tempo, a companhia disputa, hoje, o arrendamento do terminal de GNL da Petrobras na Bahia. A estatal, contudo, informou que está revendo a análise de integridade da Golar e a participação da empresa na licitação pode ser suspensa.

Joint venture entre a norueguesa Golar LNG e o fundo americano Stonepeak, a Golar Power informou ontem que Antonello se afastou do cargo, para concentrar seus esforços na sua defesa, nas investigações da Lava Jato. A Golar Power esclareceu que as investigações não têm nenhuma conexão com suas atividades e são relativas a condutas anteriores ao seu trabalho na empresa.

A companhia destacou que segue com o cronograma de seus projetos no Brasil. Se bem-sucedido, o projeto de contratação de biogás pode mais que triplicar a produção de biometano nacional, de cerca de 2 milhões de m³ /dia. A chamada é parte do projeto da Golar para distribuição do gás liquefeito de biometano (BioGNL) em pequena escala por rodovias e cabotagem, via iso-contêineres.

A Golar negocia uma parceria com a BR Distribuidora para comercializar GNL no varejo. O acordo prevê que a BR compre até 50% da Golar Distribuidora, mas, após a divulgação das

investigações, a Petrobras encaminhou questionamento à BR, onde é acionista, sobre a potencial sociedade. A BR, por sua vez, afirmou que abriu diligências para avaliar eventuais implicações para o negócio.

Apesar das incertezas, o projeto da Golar foi bem recebido pelo setor. “É um divisor de águas e cria um círculo virtuoso”, afirma o presidente da Associação Brasileira de Biogás (ABiogás), Alessandro Gardemann, que estima um potencial de produção de biogás no Brasil de 120 milhões de m³ /dia.

O diretor de desenvolvimento tecnológico do Centro Internacional de Energias Renováveis (CIBiogás), Felipe Marques, crê que potenciais fornecedores da Golar são as indústrias de cana-de-açúcar no Sudeste e de proteína animal no Sul, além de aterros sanitários. Ele vê a chamada como um sinal de segurança para investidores interessados na produção de biometano em larga escala. “É uma distribuição de gás fora da rede de gasodutos, o que possibilita ampliar o mercado e aumentar o número de consumidores. Hoje, a aplicação do gás tem um território muito restrito, mas o uso do GNL permite transportar volumes maiores a preços competitivos”, disse.

Entre os possíveis consumidores do BioGNL estão a agroindústria e o mercado de cerâmica, intensivo em uso de energia. “A indústria está se mostrando disposta a produzir equipamentos a gás, o que impulsiona uma agenda positiva. A abertura do mercado fez renascer projetos antes adormecidos”, explica Marques.

A Golar Power é um dos principais atores do mercado de GNL no Brasil. Em parceria com a EBrasil, por meio da Celse, a companhia inaugurou este ano o primeiro terminal de regaseificação privado do país, no Sergipe, num projeto integrado a uma termelétrica. A empresa tem planos para mais três terminais do tipo no país, na Baía de Babitonga (SC), Barcarena (PA) e no Porto de Suape (PE)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/09/2020

IBAMA DÁ LICENÇA DE INSTALAÇÃO PARA NOVA FERROVIA NO CENTRO-OESTE

A ferrovia terá 383 quilômetros, entre os municípios de Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), e é orçada em R\$ 2,73 bilhões

Por Daniel Rittner, Valor — Brasília

O Ibama emitiu nesta terça-feira (29) a licença de instalação para o projeto da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico). O documento significa que não há mais empecilhos, do ponto de vista ambiental, para o início das obras.

A ferrovia terá 383 quilômetros, entre os municípios de Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), e é orçada em R\$ 2,73 bilhões. Sua construção foi negociada pelo governo com a mineradora Vale em troca de uma prorrogação por 30 anos do atual contrato da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM).

No fim de julho, o Tribunal de Contas da União (TCU) deu sinal verde à renovação antecipada das concessões da Vale — a EFVM e a Estrada de Ferro Carajás (EFC) — até 2057. Agora, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está em fase de ajustes na versão final dos novos contratos.

Pela primeira vez, será usado o mecanismo de investimentos cruzados no setor ferroviário. Ou seja, a Vale assumirá — por sua conta e risco — a construção de outro trecho. Quando concluído, essa obra será entregue ao governo federal, que deverá leiloar quem vai ficar responsável pela futura operação. Se o orçamento projetado de R\$ 2,73 bilhões estourar, a mineradora arcará com a diferença.

O trecho de 383 quilômetros da Fico vai interligar o Vale do Araguaia, um dos polos agrícolas do Mato Grosso, com a Ferrovia Norte-Sul, favorecendo o escoamento da safra aos portos de Santos (SP) e de Itaquí (MA). No total, o empreendimento conta com obras em 12 municípios, que serão realizadas pela Vale. A estimativa é que sejam investidos R\$ 2,73 bilhões nas obras.

No licenciamento ambiental, existem três fases diferentes. A licença prévia (LP) atesta a viabilidade do projeto. Se cumpridas as condicionantes, em seguida é concedida a licença de instalação (LI), que permite o início das obras. Por fim, a licença de operação (LO) verifica o cumprimento das etapas anteriores e autoriza que o projeto concluído possa efetivamente operar.

Por meio de nota, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, celebrou: “Trata-se de uma grande notícia. Com a licença de instalação, poderemos iniciar as obras já no ano que vem. Assim, a Fico começa a se tornar realidade, ligando o Vale do Araguaia à Ferrovia NorteSul. Mais uma ferrovia do nosso programa que sairá do papel”.

De acordo com o ministério, em 2025, a ferrovia será capaz de movimentar cerca de 13 milhões de toneladas úteis. A previsão é que, ao longo do contrato de concessão, sejam gerados 116 mil empregos, entre diretos, indiretos e efeito-renda.

O Ibama estabeleceu uma série de demandas, contidas no Plano Básico Ambiental, o que inclui programas voltados para flora, fauna, gerenciamento de resíduos sólidos, monitoramento da qualidade da água, plantio compensatório e prevenção a queimadas, por exemplo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/09/2020

TENHO CONVICÇÃO DE QUE VETO NO MARCO DO SANEAMENTO SERÁ MANTIDO, DIZ ROGÉRIO MARINHO

Artigo que permitia a renovação dos contratos das estatais por mais 30 anos foi vetado pelo presidente Bolsonaro, mas ainda pode ser derrubado no Congresso

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

O ministro de Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, afirmou que tem convicção de que o novo marco legal do saneamento básico irá manter a restrição à renovação de contratos das estatais. O artigo, que permitia a renovação dos acordos por mais 30 anos, foi vetado pelo presidente Jair Bolsonaro, mas o Congresso ainda poderá derrubar o veto.

“Tenho convicção de que vamos manter o veto, agora reforçado pelo exemplo de Alagoas. A necessidade de trazer parceiro privado é imperiosa, não podemos mais esperar”, afirmou o ministro, após a realização do leilão de concessão de saneamento de 13 cidades da região metropolitana de Maceió.



[https://s2.glbimg.com/2eByyqK3buu5LdG2-J9yU-Algnw=/0x0:2048x1365/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/5/C/jbxSo6SAGW8wAbWJxM4w/49806295856-fee881f8-k.jpg](https://s2.glbimg.com/2eByyqK3buu5LdG2-J9yU-Algnw=/0x0:2048x1365/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/5/C/jbxSo6SAGW8wAbWJxM4w/49806295856-fee881f8-k.jpg)

Rogério Marinho, Ministro do Desenvolvimento Regional, reforça importância de disciplina fiscal — Foto: Marcos Correa/PR

O Congresso havia marcado para hoje a votação dos vetos ao novo marco legal do saneamento, mas a discussão acabou sendo postergada.

Em seu discurso, o ministro também destacou a liderança do presidente Bolsonaro e afirmou que os investimentos em infraestrutura que têm sido destravados são fruto da política de taxa de juros baixas.

“O Brasil vai continuar crescendo se mantiver sua disciplina fiscal e aprovar reformas estruturantes”, afirmou Marinho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/09/2020

PETROBRAS ESTÁ ATENTA A OPORTUNIDADES FORA DO PRÉ-SAL, COMO FOZ DO AMAZONAS

Castello Branco destaca aquisição da fatia da Total nas concessões de exploração na região

Por André Ramalho, Valor — Rio

O presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, disse que a empresa está atenta a novas oportunidades de exploração e produção de óleo e gás fora do pré-sal. E destacou, nesse sentido, a aquisição da fatia da Total nas concessões de exploração da Bacia Foz do Amazonas.

A petroleira francesa renunciou recentemente a sua participação de 40% nos cinco blocos que operava na região, em parceria com a Petrobras (30%) e BP (30%), em meio a dificuldades com o licenciamento ambiental na região. Os blocos foram adquiridos na 11ª Rodada de concessões de concessões, em 2013. Na ocasião, a Total pagou cerca de R\$ 250 milhões pelos ativos, mas teve o seu pedido de licença para perfuração nas áreas negado pelo Ibama. As perfurações na Bacia Foz do Amazonas vêm enfrentando resistência de ambientalistas.

A Petrobras informou esta semana que entrou em acordo para assumir a operação e a integralidade das participações da Total nos blocos. A estatal brasileira poderá aumentar a sua participação de 30% para pelo menos 50% podendo chegar a 70%, caso a BP não manifeste interesse em incrementar sua participação.

“Nossa primeira grande oportunidade é no pré-sal. Mas o Brasil não é só pré-sal. Há outras oportunidades a serem exploradas e estamos de olho nisso. Recentemente adquirimos a fatia da Total na área do Foz do Amazonas. Acreditamos que há oportunidades lá, é uma extensão da Guiana. Estamos otimistas sobre produção e óleo e gás do Brasil”, afirmou o executivo nesta quarta-feira, durante o evento virtual “Commodities Global Summit”, do jornal “Financial Times”.

Castello Branco comentou também a gestão da dívida da companhia, e disse que a empresa tem buscado alongar os prazos de amortização. Ele reforçou a intenção da empresa de reduzir também o tamanho de sua dívida bruta, que encerrou o segundo trimestre na casa dos US\$ 91 bilhões. A meta da companhia é fechar o ano com US\$ 87 bilhões de endividamento, patamar próximo de 2019, e reduzir esses valores para US\$ 60 bilhões em 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/09/2020

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

ALTA DA SOJA ELEVA GANHO DO PRODUTOR, MAS GERA CALOTES

A explosão de preços da soja no país trouxe ganho certo para produtores. A desvalorização cambial e a intensa demanda externa pela oleaginosa, principalmente por parte da China, fizeram os preços saírem de R\$ 70 por saca, em setembro de 2017, para R\$ 97 um ano depois. Atualmente, estão em R\$ 150, conforme levantamento do Cepea (Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada).

Essa acelerada evolução dos valores de negociações acabou, porém, trazendo pesados custos para algumas empresas. Foi o que ocorreu com a Herbinorte e seus sócios produtores Nelson Henrique Valtuille Martinez e Beatriz Maria Vian.

Fornecedora de insumos para a agricultura e para a pecuária, e atuante no Maranhão, no Pará e em Tocantins, a empresa elevou, em 2017 e em 2018, o volume de negociações com “barter” — troca de insumos por produtos ainda a serem colhidos.

Cooperativa (COOPA-DF), que fica na zona rural de Planaltina, região administrativa do DF, toma cuidados adicionais com funcionários em meio à pandemia de Coronavírus. A obrigatoriedade do uso de máscara e EPI na zona de produção foi reforçada e ampliada para o pessoal que trabalha na parte administrativa e as equipes de trabalho reduzidas para evitar aglomerações. Na foto, caminhão é carregado com soja em um dos silos da cooperativa.

Cooperativa (COOPA-DF), que fica na zona rural de Planaltina, região administrativa do DF, toma cuidados adicionais com funcionários em meio à pandemia de coronavírus; preço da soja saltou para R\$ 150 - Pedro Ladeira/Folhapress

Embora lastreadas em CPR (Cédula de Produto Rural), parte dessas operações acabaram não acontecendo. Muitos produtores, diante dos novos preços da soja e do milho, mais elevados do que os do contrato, não fizeram a entrega dos grãos à empresa, mas os repassaram para terceiros.

A atitude desses produtores reduziu a capacidade de geração de receitas da empresa, segundo Enrique Valtuille, diretor-geral da Herbinorte.

A geração de caixa foi afetada, ainda, pelo atraso no pagamento, por parte de alguns produtores, que alegaram demora na entrega de fertilizantes ou problemas na qualidade do insumo, atribuindo a responsabilidade de terceiros à Herbinorte, afirma ele.

O diretor-geral atribui, ainda, uma perda de liquidez à quebra de contrato de grandes empresas de fertilizantes, com autorização indevida de venda de insumos agrícolas por terceiros em sua área de atuação.

Com dívida de R\$ 40 milhões, a empresa de distribuição de insumos agropecuários teve queda de 45% no faturamento, e enfrenta inadimplência.

O resultado foi que a Dasa Advogados apresentou um processo de recuperação judicial para a Herbinorte. O processo foi deferido, e a Justiça suspendeu ações e execuções contra o grupo pelo período de 180 dias.

Para os advogados da Dasa, a recuperação judicial, quando necessária, deve ser feita o quanto antes. Ela permite ao produtor rural e às empresas a manutenção da atividade empresarial e dos postos de trabalho, além da reestruturação da empresa e do planejamento de pagamentos das dívidas.

A Embrapa Soja terá novo gestor a partir desta quinta-feira (1). O engenheiro agrônomo Alexandre Nepomuceno, pesquisador de carreira da empresa, assume a chefia-geral da unidade, substituindo José Renato Bouças Farias, que estava no comando desde outubro de 2013.

Pesquisador da Embrapa há 30 anos, Nepomuceno tem experiência tanto como cientista quanto como gestor de projetos e equipes. Foi membro da CTNBio e esteve à frente do portfólio de engenharia genética da Embrapa.

Para o novo gestor, a Embrapa deve estar atenta às grandes inovações, assim como resolver os problemas cotidianos que afetam as cadeias produtivas.

Um dos grandes desafios é trazer o conhecimento proporcionado pela revolução digital, pela bioeconomia e pelas técnicas de genética avançada para compor com o que já faz parte das expertises dos pesquisadores, afirma Nepomuceno.

O pesquisador possui graduação em Agronomia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, mestrado em Fitotecnia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, PhD em Biologia Molecular e Fisiologia de Plantas, pela Universidade de Arkansas e pós-doutorado no Japan International Research Center for Agricultural Sciences (Jircas), no Japão. Coordenou o Programa Labex da Embrapa em Biotecnologia de plantas em parceria com o Departamento de Agricultura dos EUA (USDA) de 2011 a 2013.

Sua experiência de pesquisa está focada em Fisiologia Vegetal, Biologia Molecular, Engenharia Genética e Edição de Genomas (sistemas CRISPR), tolerância à seca, obtenção e caracterização de plantas geneticamente modificadas e biossegurança de OGMs, segundo a Embrapa.

ELEIÇÕES NA APROSOJA-MT

Oposição e situação registraram suas chapas nesta terça-feira (29) para concorrer à eleição de 9 de novembro da Aprosoja-MT (Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado de Mato Grosso). A diretoria eleita estará à frente da entidade no triênio 2021 a 2023.

Marcos Rosa é o candidato à presidência pela chapa "Aprosoja para Todos", da oposição. Já Fernando Cadore é o representante da situação, com a chapa "Aprosoja Decidida – Produtor Mais Forte".

Rosa, que já foi presidente da Aprosoja Brasil no período de 2016 a 2018, tem Ricardo Arioli como candidato a vice-presidente. Já Cadore, o atual vice-presidente da entidade, terá como companheiro de chapa Lucas Luiz Costa Beber.

Para Rosa, é preciso uma recuperação dos valores essenciais da entidade, como a busca pela participação do maior número possível de associados e da importância de critérios científicos e legais para a produção sustentável. Nos últimos anos, esses valores se perderam, segundo ele.

Cadore tem entre seus objetivos a utilização do Fethab apenas para infraestrutura, luta contra a cobrança do passivo do Funrural, ampliação da armazenagem na propriedade, classificação de grãos, empenho para a alteração da data de plantio da soja, baseada em pesquisa agrícola científica, e pautas tributárias.

Fundada em 2005, a Aprosoja reúne aproximadamente 6.000 produtores de soja e de milho em Mato Grosso.?

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 30/09/2020



AGÊNCIA BRASIL - DF

BOLSONARO DIZ QUE NOVO MARCO DA BIODIVERSIDADE DEVE CONSIDERAR CRISE

O presidente Jair Bolsonaro disse hoje (30) que o Marco Global da Biodiversidade Pós-2020 deve levar em consideração o impacto da crise gerada pela pandemia da covid-19 sobre a economia

mundial, “especialmente no que se refere aos países em desenvolvimento”. Bolsonaro discursou por meio de vídeo gravado, durante a Cúpula da Biodiversidade da 75ª Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU).

“Estejam certos de que o Brasil continuará fazendo sua parte nas negociações, sempre com o objetivo de assegurar recursos financeiros para a proteção da biodiversidade, tanto por meio da repartição de benefícios da bioeconomia, quanto por meio de novos mecanismos, como o pagamento a fornecedores de serviços ambientais”, disse o presidente.

Como exemplo, Bolsonaro citou o programa Floresta Mais, do Ministério do Meio Ambiente, que prevê o pagamento a agentes que desenvolvam projetos de conservação e uso sustentável dos recursos naturais. “Uma iniciativa deste tipo, em âmbito internacional, seria capaz de gerar impactos ainda mais positivos para o meio ambiente e para as comunidades nativas do Brasil. É preciso que todos os países cumpram com suas responsabilidades, arquem com a parte que lhes cabe e se unam contra males como a biopirataria, a sabotagem ambiental e o bioterrorismo”, disse.

O atual Plano Estratégico para Biodiversidade 2011-2020 e as respectivas Metas de Aichi estão concluindo seu ciclo e um novo Marco Global da Biodiversidade será adotado durante a 15ª Conferência das Partes da Convenção da Diversidade Biológica (COP15), que será realizada em maio do ano que vem, na China. O evento aconteceria em outubro, mas foi adiado em razão da pandemia da covid-19.

A Convenção sobre Diversidade Biológica é um tratado internacional firmado na Cúpula da Terra das Nações Unidas realizada no Brasil em 1992. Tem três objetivos: a conservação da diversidade biológica; o uso sustentável da natureza; e a repartição justa e equitativa dos benefícios decorrentes da ciência genética.

Para Bolsonaro é preciso que todos os países renovem o compromisso com as negociações no âmbito da convenção, “reconhecendo que os Estados-membros possuem responsabilidades comuns, mas diferenciadas”. “Recordo que a Convenção sobre Diversidade Biológica consagra o direito soberano dos estados de explorar seus recursos naturais, em conformidade com suas políticas ambientais, e é exatamente isso o que pretendemos fazer com a enorme riqueza que existe no território brasileiro”, disse.

O presidente destacou ainda as ações do governo federal na proteção dos recursos naturais e as conquistas ambientais alcançadas pelo Brasil e disse que a exploração racional e sustentável dos recursos presentes no território brasileiro, “em prol de nossa sociedade”, é uma prioridade do governo. Para ele, é preciso combinar sustentabilidade com desenvolvimento e preservação ambiental com inovação econômica.

“Temos a obrigação de preservar nossos biomas e, ao mesmo tempo, precisamos enfrentar adversidades sociais complexas, como o desemprego e a pobreza, além de buscar garantir a segurança alimentar do nosso povo”, disse.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 30/09/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ QUEBRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/09/2020 - 17:36

Em agosto foram movimentados 87.455 TEUs, além do maior volume movimentado em um único navio pela empresa, totalizando 2.083 movimentos no navio "Cap San Lorenzo"

Pelo segundo mês consecutivo, a TCP – empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, registrou recorde de movimentação de contêineres ao operar 87.455 TEUs em agosto, 8,8% acima em comparação ao mesmo mês de 2019, quando foram movimentados 80.388 TEUs. No acumulado do ano (janeiro a agosto), a movimentação total é de 646.630 TEUs, superando 7,0% o mesmo período do ano passado, quando o acumulado era de 606.410 TEUs.

Além da marca de movimentação geral, o terminal também quebrou o recorde de movimentação realizada em um único navio, com 2.083 movimentos no "CAP San Lorenzo", operado no dia 31 de agosto. O recorde anterior havia sido registrado no dia 12 de outubro de 2017, quando o terminal realizou 2.037 movimentos no navio "Maersk Lins".

Em julho, a TCP havia registrado três recordes: o de movimentação de contêineres cheios; de exportação e contêineres cheios, e de exportação de contêineres reefer.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2020

SCPAR LANÇA EDITAL PARA ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO TERMINAL DE GRANEL LÍQUIDO DO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/09/2020 - 17:28

A SCPAR Porto de Imbituba, administradora do Porto de Imbituba, lançou na última sexta-feira (25) o edital de processo seletivo simplificado n.º 01/2020 para arrendamento transitório da Área Disponível do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) do porto público localizado no Centro-Sul de Santa Catarina (SC). O objetivo é que a área continue a ser utilizada para a movimentação e armazenagem de soda cáustica.

A seleção simplificada visa estabelecer Contrato de Transição pelo período de até 180 dias ou até que o processo licitatório para arrendamento de longo prazo, de 25 anos, seja concluído.

O TGL tem 7.455,00 m² e fica entre os Cais 1 e 3. É composto por 3 tanques de armazenamento. No entanto, dois deles estão fora de operação. O tanque operante tem capacidade de 4.826 m³ de soda cáustica. Eventual pretensão para armazenamento de outro produto dependerá de novo licenciamento ambiental. Além dos tanques, o terminal conta com 806 metros de dutos de alimentação que ligam o Cais ao TGL e equipamento para carregamento de veículos de transporte rodoviário. A reativação dos tanques inoperantes poderá ser realizada pelo contratado transitório, isto se autorizado pela Autoridade Portuária.

É a primeira vez que a SCPAR Porto de Imbituba utiliza do processo de seleção simplificada para Contrato de Arrendamento Transitório, previsto em resolução de 2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), órgão regulador. "O porto tem áreas fantásticas para arrendamento e o lançamento deste edital representa mais um tipo de carga em que teremos a movimentação ampliada, promovendo o crescimento do porto, melhorando a utilização de sua estrutura e beneficiando a sociedade", destaca Luís Antonio Braga Martins, presidente da autoridade portuária.

As propostas podem ser enviadas até 13 de outubro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2020

PORTO DO AÇU MOVIMENTA FERTILIZANTES PELA PRIMEIRA VEZ NO RIO DE JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/09/2020 - 17:25



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200930-porto-do-a%C3%A7u-fertilizante-trabalho-operador-carregamento-tmult.jpg>

Terminal Multicargas movimentou 25 mil toneladas de cloreto de potássio pela primeira vez

O Porto do Açu colocou o Rio de Janeiro no mapa do mercado de fertilizantes no Brasil. O estado era o único da costa nacional do Rio Grande do Sul até a Bahia que ainda não realizava este tipo de movimentação em navios granel. A primeira movimentação foi realizada via Terminal Multicargas (T-MULT) e importou 25 mil toneladas de cloreto de potássio (KCL) para o interior do estado de Minas Gerais.

Com origem em São Petersburgo, na Rússia, o navio "MV Palekh" aportou no Açu em 23 de setembro. No primeiro ano de contrato, a expectativa é que 150 mil toneladas de fertilizantes sejam escoadas por este terminal. O Brasil importa cerca de 80% dos fertilizantes que consome localmente.

Este projeto é considerado o embrião para a fase de industrialização do Porto do Açu no setor petroquímico, que será consolidada com a atração de indústrias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2020

CMA CGM SUSPEITA VIOLAÇÃO DE DADOS POR ATAQUE CIBERNÉTICO

Da Redação NAVEGAÇÃO 30/09/2020 - 17:15



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190924-navio-porta-containeiro-cma-cgm-movido-a-gnl.jpg>

A CMA CGM suspeita que um ataque cibernético afetando seus servidores levou a uma violação de dados. A companhia atualizou o anúncio nesta quarta-feira (30), enquanto continuava a restaurar os serviços online

"Suspeitamos de uma violação de dados e estamos fazendo todo o possível para avaliar seu volume e natureza potencial", disse a empresa em um comunicado.

O site da empresa exibe no fechamento desta reportagem a seguinte mensagem: "Decidimos suspender temporariamente todo o acesso aos nossos sites de comércio eletrônico para proteger nossos clientes.

"Todas as comunicações de e para o Grupo CMA CGM são seguras, incluindo e-mails, arquivos transmitidos e intercâmbio eletrônico de dados (EDI). As atividades marítimas e portuárias estão totalmente operacionais. Estamos fornecendo processos alternativos e temporários para suas reservas e temos o compromisso de processá-los o mais rápido possível."

A CMA CGM, a quarta maior empresa de transporte de contêineres do mundo, relatou o incidente pela primeira vez na segunda-feira, dizendo que havia fechado o acesso aos seus serviços online depois que o malware tinha como alvo seus servidores periféricos.

O site de e-business do grupo permaneceu indisponível, com os clientes direcionados a canais alternativos, mas os centros de serviços compartilhados de back-office estavam sendo reconectados e melhorando os tempos de processamento, disse nesta atualização de quarta-feira.

A CMA CGM disse na terça-feira que suas operações marítimas e portuárias estavam funcionando normalmente, acrescentando que o ataque de malware não comprometeu nenhuma de suas comunicações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2020

GOLAR POWER ABRE CHAMADA PÚBLICA DE 5 MILHÕES M³ DE BIOMETANO PARA DISTRIBUIÇÃO POR RODOVIA E CABOTAGEM

Da Redação NAVEGAÇÃO 30/09/2020 - 17:08

A Golar Power Distribuidora vai promover uma chamada pública para aquisição de 5 milhões de m³/dia de biometano de produtores nacionais e internacionais

Com a chamada, a Golar pretende incentivar projetos renováveis de purificação de biogás nas mais diversas fontes no país, visando à interiorização do gás natural por meio da distribuição do gás liquefeito de biometano (BioGNL) em pequena escala por modais rodoviários e cabotagem.

Atualmente a Golar Power adquire o Gás Natural Liquefeito (GNL) importado através dos terminais de importação de GNL, por via terrestre da Argentina, liquefaz o gás natural oriundo de poços maduros em terra e mar e a partir do biometano proveniente de aterro sanitário. Com a chamada de biometano, haverá a possibilidade de se produzir o BioGNL, que poderá ser utilizado no mercado automotivo e também na indústria e comércio.

A opção pelo biometano tem o objetivo de ampliar o mix de fontes para liquefação, monetizando o gás nacional, além de oferecer um dos grandes diferenciais na atualidade: uma alternativa energética de carbono neutro.

O uso do BioGNL será uma vitrine para um modelo de negócio sólido que já é amplamente utilizado na Europa e na Ásia e que agora começa a ser replicado no Brasil. A oportunidade de produzir e distribuir biometano liquefeito a partir de aterros sanitários, usinas sucroalcooleiras, fazendas de suinocultura e de pecuária de leite entre diversas outras, é uma tendência de crescimento global significativo nos próximos anos.

Desenvolvimento Sustentável

A partir dessa Chamada, a Golar Power inicia um movimento de estímulo para que as empresas queiram substituir sua frota de caminhões a diesel e demais veículos por versões movidos a gás, além de demais aplicações industriais e comerciais, com uma molécula de carbono neutro, trazendo uma redução imediata nas emissões de gás carbônico.

A Golar Power desenvolveu o projeto de distribuição do GNL em pequena escala (small scale), com caminhões movidos a GNL a partir do qual a Golar será a provedora do combustível e, ao mesmo, fará a distribuição do gás em iso-contêineres para o interior do País e via cabotagem, através do que chamamos de “corredores verdes”. A parceria com a BR Distribuidora, firmada no começo de 2020, está alinhada a este objetivo, além das próprias companhias distribuidoras de gás estaduais, responsáveis pelas redes estruturantes em regiões que não têm gás canalizado.

Atual cenário

Segundo a ABiogás, o Brasil é o país com o maior potencial energético do mundo em biogás com um total estimado de 120 milhões de Nm³/dia. De acordo com dados do CIBiogás, a produção de

biogás (Nm³) por dia cresceu mais de 84% de 2015 a 2019. O número de plantas também registrou aumento de 300%, passando de 126 para 548.

Para Alessandro Gardemann, presidente da Associação Brasileira do Biogás (Abiogás), a chamada pública muda o mercado brasileiro de biogás. "Nunca foi feita uma solicitação de compra de biogás/biometano nessa proporção. Além de incentivar os produtores, a chamada representa uma virada completa e inédita para o nosso setor", destacou o executivo.

Já o diretor de desenvolvimento tecnológico do Centro Internacional de Energias Renováveis (CIBiogás), Felipe Marques, ressalta que uma chamada pública de compra desse energético, pela Golar Power, é o tipo de iniciativa que impulsiona a cadeia de fornecedores do biogás e biometano nacional. "A ação da empresa é de grande valor estratégico para o fortalecimento da combinação biometano e gás natural na interiorização das aplicações do gás no Brasil. Nossa produção atual é 1,3 milhão de m³/ano, sendo que somente 3% deste volume é refinado a biometano", analisa Marques.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/09/2020*

PROPOSTA DE EMENDA AO BR DO MAR AMPLIA VALIDADE E BENEFICIÁRIOS DO REPORTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30/09/2020 - 13:33



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/171219-porto-de-itajai-porteiner.jpg>
Arquivo/Divulgação

Deputado Hugo Leal (PSD/RJ) apresentou sugestão para inclusão de artigo a fim de prorrogar regime tributário especial até 31 de dezembro de 2025. Prazo atual expira no final de 2020.

Uma proposta de emenda ao PL 4199/2020 (BR do Mar) prevê a extensão do direito de adesão ao Reporto a empresas de dragagem, recintos alfandegados de zona secundária e centros de formação profissional e

treinamento multifuncional. A emenda, apresentada pelo deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ), sugere que os beneficiários regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2025. Pela legislação atual, a concessão do Reporto está vigente até o dia 31 de dezembro de 2020.

Hoje, têm direito a acionar os benefícios do Reporto operadores portuários, concessionários de portos organizados, arrendatários e terminais de uso privado (TUPs), inclusive aquelas que operam com embarcações de offshore. O regime permite que os interessados façam aquisições de máquinas e equipamentos destinados a investimentos nos portos com tratamento jurídico-tributário diferenciado, com suspensão do IPI, da contribuição para o PIS/Pasep, do COFINS e, a depender do caso, do imposto de importação, para vendas e importações no mercado interno.

Na proposta, o deputado considerou que a prorrogação não ocasionará impactos fiscais, uma vez que o regime já integra as previsões orçamentárias atuais e está vigente até o final de 2020. Leal frisou que a emenda tem como objetivo concretizar a prorrogação do prazo para a utilização do benefício do regime especial, concedido em 2004, como ação de alívio financeiro ao setor portuário e ferroviário durante o período de crise.

"A não renovação do Reporto, especialmente diante dos impactos econômicos experimentados pelos setores de infraestrutura durante a pandemia de coronavírus, impactará diretamente os

setores envolvidos, podendo, até mesmo, ameaçar a continuidade de empreendimentos que são de vital importância para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística nacional, além de reduzir a produção da indústria nacional, com risco de perda de inúmeros postos de trabalho e diminuição de investimentos que dariam retorno econômico e em termos de crescimento do PIB", justificou o parlamentar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2020

PROCURADORA DO MPT DIZ QUE BR DO MAR PRESTIGIA TRABALHADORES MARÍTIMOS BRASILEIROS

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 30/09/2020 - 18:26



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180329-navio-porta-container-cabotagem.jpg>

Arquivo

Para Abac, por outro lado, a obrigatoriedade dos 2/3 de tripulantes brasileiros pode inviabilizar o programa.

A obrigatoriedade dos 2/3 de tripulação brasileira nas embarcações afretadas está entre os pontos mais polêmicos do Projeto de Lei (nº 4199/2020), BR do Mar. Isso porque os custos trabalhistas no Brasil são considerados elevados em relação à de outros países. No entanto, para a procuradora do Ministério Público do Trabalho (MPT), Flávia Bauler, este representa um dos aspectos positivos do programa. Ela entende que isso seja uma forma de prestigiar os trabalhadores marítimos brasileiros. Por outro lado, para a categoria dos armadores este ponto pode inviabilizar o projeto. As afirmações foram feitas durante Webinar: BR do Mar, organizado pela Comissão de Direito Marítimo e Portuário da Ordem dos Advogados de São Paulo (OAB), realizado nesta quarta-feira (30).

Embora avalie como um tema complexo e que mereça discussão, Flávia defende que contratar 2/3 de tripulantes brasileiros faz direta correspondência com o próprio conceito de cabotagem, isto é, de ser uma navegação que olhe para seu próprio território. Desse modo, ela afirma que priorizar trabalhadores brasileiros vincula a cabotagem à territorialidade.

Além disso, ela considera que uma política pública voltada para a cabotagem, como se propõe a ser o BR do Mar, deva ter "compromisso com o país", especialmente em um contexto em que o número de marítimos desempregados ainda é muito alto.

Flávia explicou que após 180 dias circulando em águas nacionais a embarcação estrangeira deve ficar com 1/3 da tripulação de brasileiros. Ela lembrou, porém, que a aplicabilidade da legislação trabalhista tem sido difícil, mas que, o BR do Mar também pode favorecer neste quesito. O Art. 9º do programa traz a necessidade de realização de inspeções periódicas nos navios de bandeira estrangeira para averiguação sobre a regularidade das condições estabelecidas. Para ela, a própria a Agência Nacional de Transportes Aquaviário (Antaq) poderia realizar a fiscalização com vista à autorização para que o navio circule no país.

No entanto, essa obrigatoriedade tem sido o critério do BR do Mar mais preocupante na visão do vice-presidente executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luis Fernando Resano. De acordo com ele, o maior receio da categoria é que o programa não seja aplicável, pois o número de processos trabalhistas pode ser alto, o que se tornaria em impeditivo para que as empresas aderissem ao programa. "Qual o objetivo do programa? Reduzir o custo para empresa operar e que esta possa oferecer um serviço com menores custos ao usuário", disse Resano.



Ele afirmou ainda que o atraso na votação do PL no Congresso Nacional pode adiar investimentos das empresas de navegação. Segundo ele, estas estão aguardando a nova regulamentação para avançar nos projetos. Embora ainda não tenha sido retirado da categoria de urgência para ser apreciado, o projeto já recebeu mais de 23 emendas parlamentares, o que pode demorar ainda mais a aprovação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2020