



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CLÁUSULA QUE GARANTIA PREFERÊNCIA DA ANTAQ NO CAIS DO SABOÓ É SUSPENSA NO PORTO DE SANTOS

Agora, a área técnica da Antaq será ouvida e, depois, o assunto voltará a ser apreciado pela diretoria colegiada

Por Fernanda Balbino - Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.69618:1569933635/Cais-Saboó-Porto.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=a33f083&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.69618:1569933635/Cais-Saboó-Porto.JPG?f=2x1&pf=a33f083&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Cláusula que garantia preferência da Antaq no Cais do Saboó é suspensa (Luigi Bongiovanni/ Arquivo)

A cláusula que garantia preferência de atracação a uma empresa que atua no Cais do Saboó, no Porto de Santos, foi suspensa pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor). A medida segue a mesma linha de uma decisão judicial tomada no início do mês. Agora, a área técnica da Antaq será ouvida e, depois, o assunto voltará a ser apreciado pela diretoria colegiada.

A cláusula que garantia preferência de atracação a uma empresa que atua no Cais do Saboó, no Porto de Santos, foi suspensa pela

Em maio, após um processo seletivo simplificado, a Autoridade Portuária de Santos (APS) assinou contrato de arrendamento transitório com a empresa Set Port. A operadora passou a movimentar granéis sólidos e carga geral em uma área de 21 mil m² que estava ociosa no Cais do Saboó.

O problema é que, apesar do edital não especificar que o novo arrendatário teria preferência na fila de atracação, a questão foi colocada no contrato de arrendamento. E a cláusula não foi submetida à Antaq. Em seu voto nesse processo, o diretor da Antaq Adalberto Tokarski argumentou que não são permitidas alterações das condições do edital que influenciem a concorrência entre as empresas participantes.

“A alteração levada a efeitos pela autoridade portuária, no indigitado contrato de transição, não se tratou simples ajuste de natureza formal do instrumento, mas ao estabelecer o regime de atracação preferencial nos berços 2 e 3 do cais público do Saboó, para os navios com cargas destinadas à área arrendada, a juízo deste diretor, modificou substancialmente o objeto da contratação, de maneira que somente seria regular se ocorre-se com a alteração minuta do contrato integrante do instrumento convocatório, providência que não ocorreu”, destacou Tokarski.

O executivo da Antaq determinou a abertura de investigações sobre o caso.

Para o advogado Thiago Miller, que na ação sobre o caso que tramitou na Justiça Federal de Santos, representou as operadoras de cais público Reliance e Eurobrás, a decisão reconheceu que conferir preferência para as operações de descarga direta, que não estão amparadas pelo contrato, cria uma assimetria concorrencial. “A decisão da Antaq trouxe mais segurança para o pleito dos operadores do cais público, pois é uma decisão técnica que reconhece, ainda em juízo liminar, o erro do edital e, principalmente, a impossibilidade de alterar o contrato após a decisão da agência reguladora sobre o mesmo”, destacou.

No início do mês, o juiz federal substituto Mateus Castelo Branco Firmino da Silva, da 1ª Vara Federal de Santos, determinou que a APS considere a ordem de chegada de navios na Barra

como critério para definir a ordem de atracação nos berços 2 e 3 do Saboó. O magistrado também considerou que a alteração feita pela estatal “não foi apenas nominal e teve capacidade de afetar a formulação das propostas”.

Envolvidos

A Autoridade Portuária de Santos informou que, assim que for notificada, “tomará as medidas que entender pertinentes”.

A APS reafirmou que a preferência já estava prevista na regra de atracação vigente quando o edital foi lançado, “sendo essa preferência ratificada nos esclarecimentos ao instrumento convocatório”. E destacou que, para aumentar a oferta de berços para operadores de cais público, aprovou descontos tarifários em três berços (33; 35.1 e 35.2) na região do Macuco. “Portanto ao contrário do que se afirma, as empresas passaram a ter mais opções de atracação, não o contrário”, concluiu.

A Set Port não se manifestou até o fechamento da edição.

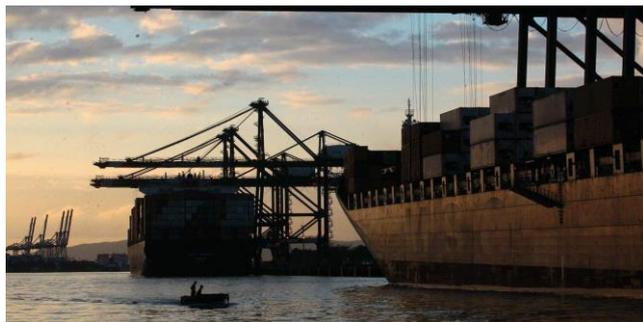
Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/09/2020

SETEMBRO AMARELO: PORTO OFERECE CUIDADOS ESPECIAIS A TRABALHADORES

Neste Setembro Amarelo, psicóloga Rita Zaher comenta sobre a importância da saúde mental dos trabalhadores portuários; confira redes de apoio disponibilizadas no setor

Por Beatriz Araujo Colaboradora



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120583:1601326099/Porto-de-Santos-Navios.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=a64fe4b&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.120583:1601326099/Porto-de-Santos-Navios.JPG?f=2x1&pf=a64fe4b&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Abraçar a causa do Setembro Amarelo é o melhor para todos, afirma psicóloga (Foto: Matheus Tagé)

O Porto, como serviço essencial, não parou durante a pandemia da covid-19. Em meio a isso, os cuidados à saúde mental dos trabalhadores portuários, que estão na linha de frente, se tornaram ainda mais necessários. Neste Setembro Amarelo, mês mundial de conscientização e prevenção ao suicídio, a psicóloga e consultora de RH Rita Zaher fala sobre a questão ao jornal A Tribuna.

Para a psicóloga, em função do stress que os profissionais portuários vivem, em meio aos prazos apertados e dobras de turno, cuidar da saúde mental sempre foi importante.

Mas em um momento como o de agora, em que existe a tensão emocional de trabalhar meio à pandemia, podendo estar exposto ao vírus; o medo de perder pessoas próximas para a covid19, ou a dor de ter perdido alguém; e a pressão de trabalhar com uma equipe reduzida, com receio de ser demitido, o conhecimento é estratégico. "Quanto mais informações os trabalhadores tiverem sobre como lidar com as próprias emoções e quais ferramentas podem utilizar nos momentos de stress, melhor", ressalta Rita Zaher.

Para isso, abraçar a causa do Setembro Amarelo, por exemplo, é o melhor para todos, afirma a profissional. "O que uma empresa mais quer? O engajamento dos funcionários. Um funcionário que está sem propósito não consegue se engajar".

Rita crê que desenvolver projetos de apoio psicológico aos colaboradores e treinamentos emocionais “envolvendo responsabilidade social, carreira e o despertar do propósito de cada um”, são formas de as empresas se aproximarem do assunto e se distanciarem do tabu existente em torno da depressão e do suicídio.

O Setembro Amarelo tem feito com que estas questões sejam cada vez mais discutidas, avalia Rita. “Mas temos que lembrar que suicídio não ocorre somente em setembro e que saúde mental tem que ser cuidada sempre”. Com isso, Rita relembra que o trabalho precisa ser conjunto, “preparando líderes e funcionários, para que todos falem a mesma língua”.

Ajuda

Além de promoverem rodas de conversas, palestras e outras iniciativas de conscientização durante o Setembro Amarelo, empresas do Porto de Santos disponibilizam redes de apoio a seus servidores ao longo do ano (veja abaixo). Por conta da pandemia, a maioria das empresas adotaram serviços de apoio remotos, por telefone ou aplicativos de mensagem.

Rita Zaher explica que o Conselho Federal de Psicologia permite o atendimento psicológico “síncrono” - via telefone ou vídeo-chamadas -, ou “assíncrono” - via aplicativos de mensagem, por exemplo. Porém, em casos emergenciais é recomendado o atendimento presencial. Esta resolução, que permite atendimentos por meios tecnológicos, é de 2018.

Seja de forma presencial, respeitando as medidas de segurança e o distanciamento, ou de forma remota, para Rita Zaher, as emoções devem ser encaradas como amigas, não inimigas. “Precisamos aprender a olhar mais pra dentro e respeitar nossos sentimentos humanos, sabendo que temos uma força de superação incrível, mas que muitas vezes desconhecemos”.

No Porto de Santos

O Centro de Valorização da Vida (CVV) promove apoio emocional e prevenção ao suicídio por meio do número de telefone 188, a qualquer momento e a qualquer pessoa, de forma gratuita e sigilosa. Mais informações no site www.cvv.org.br.

Além disso, empresas do Porto de Santos têm desenvolvido redes de apoio a seus profissionais. Para ter acesso aos telefones e endereços, o trabalhador portuário deve entrar em contato com sua respectiva companhia. Além disso, há empresas que disponibilizam, de forma indireta, psicólogos por meio do convênio médico.

Confira exemplos de redes de apoio disponibilizadas por empresas do porto a seus funcionários:

ADM do Brasil

Programa de Apoio ao Empregado (PAE) - orientações psicológicas, financeiras e jurídicas gratuitas por telefone de apoio.

Setor de Saúde Ocupacional da empresa - pode ser acionada por membros da equipe que identificaram sinais de alerta de outros funcionários. A partir disso, o setor monitora a situação do funcionário para, se necessário, encaminhamento a algum apoio psicológico.

Canal de Assistência Social 24 horas - voltado para o auxílio a quaisquer problemas ou dificuldades que dos colaboradores possam ter, como o uso da assistência médica e obtenção de autorizações para consultas, exames, internações e outros procedimentos.

Copersucar

Programa de Apoio Pessoal (PAP) - orientações psicológicas, financeiras e jurídicas gratuitas por telefone, de segunda a sexta-feira, das 8h às 20h. Serviço disponibilizado para colaboradores e seus dependentes.

DP World

Assistência Social - profissional disponível na empresa para atendimentos gratuitos dentro do horário comercial de expediente. Atendimento de segunda a quarta-feira, ou conforme demanda. Por conta da pandemia, os encontros também podem ocorrer por telefone ou videoconferência.

Rumo

Programa PraVc - atende colaboradores da empresa e seus dependentes legais nas áreas psicológica, financeira, jurídica (exceto trabalhista), de assistência social e acolhimento às vítimas de violência doméstica. As sessões são virtuais, por telefone ou pelo aplicativo do programa. Após a pandemia, o atendimento será presencial.

VLI Logística

Apoiar - canal por telefone e portal on-line voltado ao apoio psicológico e social, que também oferece orientações financeiras e jurídicas. Atendimento gratuito para empregados e dependentes, de segunda a sexta-feira, das 8h às 20h. Durante os finais de semana, e após às 20h, há plantões para casos de emergência.

Alô Saudavelmente - número de WhatsApp que funciona como canal de acolhimento psicológico, diálogo e sugestões.

Área de apoio Social - atendimentos individuais sociais e psicológicos na VLI.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/09/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ AUDIÊNCIAS PÚBLICAS PARA LICITAÇÃO DE ÁREAS EM VILA DO CONDE (PA)

Contribuições poderão ser enviadas a partir de 5 de outubro

A ANTAQ realizará consultas e audiências públicas no período de 5 de outubro a 18 de novembro, visando o recebimento de contribuições para o aprimoramento dos documentos relativos à licitação de terminais portuários no Porto de Vila do Conde (PA). As áreas a serem licitadas são VDC10 (para movimentação e armazenagem de granéis minerais) e VDC10A (granéis líquidos, especialmente químicos do tipo soda cáustica)

As minutas jurídicas e os documentos técnicos relativo a estas consultas públicas estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/. Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham relação com as minutas colocadas em consultas e audiência públicas.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 18 de novembro, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site <http://portal.antaq.gov.br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE), desta Agência, no caso de Brasília/DF, 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.

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



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

CADEIA LOGÍSTICA EM BUSCA DE NOVAS CERTIFICAÇÕES

Assessoria de Comunicação

De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, de janeiro a agosto deste ano, a balança comercial registrou superávit de US\$ 36,6 bilhões, 14,4% do que o saldo de 2019, que foi de 32,2 bilhões. E um dos responsáveis por este resultado positivo foi o agronegócio.

Apesar das dificuldades iniciais, em virtude da pandemia, a logística foi a grande aliada e a responsável por toda esta movimentação com a ajuda imprescindível de ferramentas digitais. Um trabalho em conjunto fez com que o Brasil e o mundo não parassem totalmente com os abastecimentos em todos setores.

As exportações têm aumentado mês a mês, principalmente, para o mundo asiático como para os países árabes. Ao mesmo tempo que os números crescem, as exigências para realizar estas exportações também, principalmente, para os países muçulmanos. A segurança nos alimentos e em todos os produtos exportados é a grande preocupação de todo e qualquer país, para que não haja disseminação de qualquer vírus, e principalmente, do coronavírus.

“Ter um selo de segurança hoje não é mais um diferencial, mas sim uma exigência mundial. E para os muçulmanos, o consumo de qualquer produto só é possível se tiver certificado halal. Hoje, além de atestar as normas de acordo com a jurisprudência islâmica, a certificação halal é vista no mundo como um selo de qualidade, sinônimo de boa procedência e de segurança”, Omar Chahine, gerente comercial da Cdial Halal.

Em dezembro do ano passado, alguns containers de frango tiveram dificuldades para embarcar para os países árabes, porque os armazéns onde estavam os produtos não tinham a certificação halal. “É uma certificação que muitas empresas ainda não se preocuparam em obter. Mas, sabemos que os países estão cada dia mais exigentes e a cada dia surgem novas normas”, acrescenta Omar.

Certificação halal em armazéns: A auditoria da certificação halal é focada principalmente nas documentações de sistema de gestão, ou seja, tudo é vistoriado para verificar se estão de acordo com a legislação islâmica e segura. “Primeiro de tudo, é necessário que o centro de distribuição tenha certificação halal. Caso contrário, nenhum produto halal pode ser armazenado. As câmeras frigoríficas de todo produto halal precisam estar separadas do não halal, para que não haja contaminação cruzada, ou seja, qualquer procedência suína. Em seguida, verificamos todas as normas de higiene, controle de pragas e funcionamento e manutenção dos equipamentos. Para o

transporte dentro dos centros, a recomendação é de que o produto certificado seja o primeiro a ser transportado, para que não ocorra contaminação com produtos ilícitos (não halal). Caso não haja essa possibilidade, deve ser realizada uma rígida higienização em cada etapa do processo”, comenta Chahine.

Em suma, o essencial na logística é a segregação dos produtos. “A certificação garante que todo o processo de exportação seja realizado de forma correta. Os países do Golfo, por exemplo, começaram a exigir em março uma nova certificação halal para armazéns, câmaras frias e transportes que trabalham com frigoríficos certificados”, alerta Omar.

De acordo com o Departamento de Inteligência de Mercado da Câmara de Comércio Árabe Brasileira, nos primeiros sete meses desse ano as exportações de produtos brasileiros para os países árabes atingiram US\$ 7,1 bilhões, mesmo com o advento da pandemia. “O Brasil é um fornecedor de alimentos importante aos países árabes e para manter essa parceria é essencial manter toda a cadeia certificada e, conseqüentemente, com total rastreabilidade para que seja mantida a segurança no alimento e em outros produtos também”, completa o gerente.

A Cdial Halal - uma das maiores e importantes certificadoras halal do Brasil. É única certificadora da América Latina acreditados pelos principais órgãos oficiais dos Emirados Árabes (EIAC) e do Golfo (GAC), o que confere seriedade e competência nos segmentos que atua. “São certificações que comprovam que seguimos as rígidas regras e garantimos a excelência e integridade dos produtos e empresas acreditadas. Somos a certificadora brasileira com maior número de categorias certificadas pelo GAC.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 29/09/2020

BR DO MAR PODE SER VOTADO PELA CÂMARA NESTA TERÇA

Redação Portogente

Conhecido como projeto da "BR do Mar", o texto apresentado pelo governo prevê medidas para facilitar a navegação de cabotagem

A Câmara dos Deputados pode votar, nesta terça-feira (29/9), o projeto que facilita a navegação por cabotagem (realizada entre os portos brasileiros). A sessão virtual do Plenário está marcada para as 13h55.



https://portogente.com.br/images/Navega%C3%A7%C3%A3o_AgenciaCamara.jpg

Proposta pretende estimular o transporte de mercadorias entre os portos brasileiros.

Crédito: Cláudio Neves/Portos do Paraná.

De acordo com o Projeto de Lei 4199/20, do Poder Executivo, 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.

O texto, que tramita com urgência constitucional, cria o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e 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.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 29/09/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BC VAI CRIAR INCENTIVO DE CRÉDITO PARA PRODUTOR SE ENGAJAR NA AGENDA SUSTENTÁVEL

O diretor de Regulação do Banco Central, Otavio Damaso, afirmou nesta terça-feira, 29, que a instituição vai criar “em breve” um incentivo no direcionamento de crédito, para que produtores rurais possam se engajar mais na agenda de sustentabilidade. “(Queremos) criar um incentivo para a migração do crédito para essas operações sustentáveis”, afirmou.

Damaso disse ainda que, atualmente, o consumidor está exigindo cada vez mais a sustentabilidade nos produtos que ele compra. “A própria indústria, o próprio produtor, está se adaptando para atender esta demanda”, afirmou, durante o evento “A estratégia do Banco Central: risco climático, crescimento sustentável e estabilidade financeira”, promovido pelo Banco Safra.

Riscos

O diretor de Regulação do BC também afirmou que há três riscos principais para as instituições financeiras ligados à sustentabilidade ambiental. O primeiro deles é o risco de crédito. “O sistema financeiro precisa olhar para seu cliente e ver se ele vai ter capacidade de honrar o crédito, observando os fatores climáticos”, afirmou.

O segundo risco, conforme Damaso, é o legal, que envolve conceder crédito a quem não cumpre as regras socioambientais. Já o terceiro risco está ligado à reputação das empresas. Damaso lembrou que clientes podem decidir trocar de instituição financeira, caso haja descumprimento de normas socioambientais.

Efeitos de eventos climáticos

A diretora de Assuntos Internacionais do Banco Central, Fernanda Nechio, afirmou que eventos climáticos extremos têm efeitos nos preços relativos da economia, o que acaba por afetar a política monetária. Segundo ela, o BC tem atuado para mitigar os riscos climáticos e socioambientais, que podem afetar a atuação da autarquia.

“Temos uma postura do BC, de muitos anos, que é de olhar e se preocupar com questões socioambientais. Agenda que lançamos em 8 de setembro é a continuidade disso”, afirmou a diretora, em referência à agenda de ações lançada pela autarquia. “As questões climáticas têm tido visibilidade bastante grande. Preocupações do BC englobam questões climáticas e socioambientais.”

Fernanda Nechio lembrou ainda que os principais objetivos do BC são manter a estabilidade da moeda e do sistema financeiro. “Nossa atuação socioambiental está sendo motivada por objetivos do BC”, afirmou. “Nossa intenção é continuar na fronteira de atuação.”

No evento promovido pelo Banco Safra, a diretora do Banco Central disse também que os riscos climáticos e socioambientais “podem acontecer ao longo do tempo, mas também englobam riscos

que são presentes”. Ela citou como exemplos enchentes e incêndios que têm ocorrido com maior regularidade, influenciando o trabalho de bancos centrais e governos em todo o mundo.

“Os incêndios na Califórnia são um exemplo. O sistema de crédito dos EUA depende bastante do mercado imobiliário”, lembrou Fernanda Nechio.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 29/09/2020

ECORODOVIAS: TRÁFEGO DE VEÍCULOS ENTRE 16/03 E 27/09 É 11,6% MENOR QUE EM 2019

A EcoRodovias divulgou os números prévios de tráfego nas rodovias que administra entre os dias 16 de março e 27 de setembro. Neste período, houve queda de 11,6% na comparação com o intervalo entre 18 de março e 29 de setembro de 2019. No total de 2020 na comparação com o ano passado, a queda acumulada é de 5,6%.

Levando-se em conta somente as concessões comparáveis, houve recuo de 15,2% no tráfego entre março e o começo de setembro, e de 10,8% no ano. Saem deste cálculo as concessões Eco135 e Eco050.

Os maiores recuos registrados foram na concessão Ecopistas, de 27,5% entre março e o último domingo, e na Ecoponte, de 26,7%. Houve um aumento nesta base de comparação, na Ecovia Caminho do Mar, de 9%.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 29/09/2020

CONFIANÇA DE SERVIÇOS SOBE 2,9 PONTOS EM SETEMBRO ANTE AGOSTO, AFIRMA FGV

O Índice de Confiança de Serviços (ICS) subiu 2,9 pontos na passagem de agosto para setembro, na série com ajuste sazonal, alcançando 87,9 pontos, informou a Fundação Getulio Vargas (FGV) nesta terça-feira.

Após cinco meses consecutivos de altas, o índice ainda permanece abaixo do nível de fevereiro, no pré-pandemia, quando estava em 94,4 pontos. Em médias móveis trimestrais, o ICS subiu 5,4 pontos em setembro.

“Em setembro, a confiança do setor de serviços mantém sua trajetória ascendente, mas ainda em ritmo desigual entre os segmentos e encontra-se em patamar abaixo do período pré-pandemia”, avaliou Rodolfo Tobler, economista do Instituto Brasileiro de Economia da FGV (Ibre/FGV), em nota oficial.

Em setembro, houve melhora em 11 dos 13 subsetores pesquisados. O Índice de Situação Atual (ISA-S) teve ligeira alta de 0,1 ponto, para 76,9 pontos, ainda abaixo do nível pré-pandemia. Já o Índice de Expectativas (IE-S) cresceu 5,4 pontos, para 98,9 pontos, igualando-se ao nível de fevereiro.

“Houve acomodação nos indicadores que medem a situação atual, sugerindo que não há alteração no ritmo de demanda por serviços no mês, apenas aumento das expectativas. Para os próximos meses, o cenário de recuperação deve ser mantido, mas ainda há muita incerteza na sustentabilidade dessa retomada, principalmente pela cautela dos consumidores, piora do mercado de trabalho e proximidade do fim dos programas de auxílio do Governo”, completou Tobler.

O Nível de Utilização da Capacidade Instalada (Nuci) do setor de serviços ficou estável em 81,8% em setembro, mesmo resultado de agosto.

No terceiro trimestre, o Índice de Confiança de Serviços registrou aumento de 22,9 pontos, recuperando 76,2% da perda de 30 pontos registrada no trimestre anterior. Entre os principais segmentos analisados, os serviços de Transportes se destacaram, com uma retomada no terceiro trimestre de 89,0% da confiança perdida no segundo trimestre. Por outro lado, os serviços prestados às famílias conseguiram recuperar apenas 47,5% da confiança perdida.

A coleta de dados para a edição de setembro da Sondagem de Serviços foi realizada pela FGV com 1.562 empresas entre os dias 1º e 25 do mês.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 29/09/2020



EXTRA ONLINE

GOVERNO APOIA LEI DO GÁS VOTADA NA CÂMARA, DIZ SECRETÁRIA; DEFENDE AJUSTES VIA DECRETO

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - O governo do presidente Jair Bolsonaro está inteiramente alinhado com o texto do novo marco para o setor do gás natural aprovado pela Câmara dos Deputados no início do mês, que agora será avaliado pelo Senado, disse nesta terça-feira a secretária-executiva do Ministério de Minas e Energia, Marisete Pereira.

Ela acrescentou que há demandas de alguns agentes de mercado por ajustes no projeto de lei deliberado pelos deputados, mas defendeu que isso seja tratado em um segundo momento junto ao Poder Executivo.

"Obviamente, tem nos chegado essas reivindicações de tratamento de algumas questões. Que podem ser tratadas, de maneira infralegal ou por meio de um decreto do executivo, por meio de um instrumento infralegal. Estamos de fato abertos a discutir isso", afirmou ela, durante evento online do grupo Canal Energia, o Enase.

"Mas reafirmo a vocês que, por parte do governo, o texto do projeto de lei que saiu da Câmara dos Deputados é o texto que o governo defende para ser aprovado", acrescentou ela, ao falar com jornalistas após participação no evento.

A secretária-executiva afirmou ainda que o governo mantém como prioridade a aprovação no Congresso de um projeto para privatização da Eletrobras, mas não estimou quando isso poderia ocorrer.

Ela também disse que outro foco da pasta é a aprovação de uma proposta de reforma no marco regulatório do setor elétrico já em tramitação no Senado.

Fonte : Extra Online

Data : 29/09/2020



BRASIL EXPORT - FÓRUM NACIONAL

PARTICIPAÇÃO DO VICE-GOVERNADOR DO AMAPÁ E PALESTRA DE MARCELO SAMPAIO VOLTADA PARA AÇÕES NA REGIÃO ENCERRAM COM ÊXITO PRIMEIRO DIA DO NORTE EXPORT

Por Bruno Merlin



<https://forumbrasilexport.com.br/wp-content/uploads/2020/09/WhatsApp-Image-2020-09-28-at-19.22.34-1024x576.jpeg>

Solenidade de abertura com a presença do vice-governador do Amapá, Jaime Domingues Nunes, e palestra digital do secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, concluíram com êxito o primeiro dia de atividades do Norte Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária – nesta

segunda-feira, 28 de setembro. Dinâmico e organizado de modo híbrido – com parte dos participantes em Macapá e outra parte interagindo online -, o evento regional foi bastante prestigiado e contou com programação extensa e diversificada. O público inscrito pôde acompanhar a transmissão online ao vivo.

O CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, comemorou o envolvimento de autoridades como o presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Vander Costa, que pela primeira vez visitou o estado do Amapá e disse esperar contribuir para o desenvolvimento do País por meio das iniciativas promovidas pelo Fórum.

“O Brasil Export atua como fórum permanente para geração de conteúdo, incentivo a ideias, aglutinador de lideranças e gerador de resultados. Toda a sociedade da região Norte tem a ganhar com maior movimentação em seus portos. A atividade, organizada de forma sustentável, trará geração de riquezas e de empregos e desenvolvimento social aos sete estados que compõem esta região”, destacou Fabricio.

O presidente do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra) e do Conselho do Norte Export, Ricardo Falcão, afirmou estar muito satisfeito ao atrair as atenções de tantas lideranças, autoridades e empresários para o “seu” estado do Amapá. “A gente tem muito a ganhar com o Norte Export. O que nossa população estava precisando é exatamente isso que está acontecendo, chamar atenção que o Amapá também é parte da solução logística para o Brasil”. Falcão observou que, além de escoar a produção do agronegócio do Centro-Oeste, o Arco Norte está desenvolvendo etanol a base de milho e transformando soja em ração animal de grande qualidade, comprovando o potencial de exploração sustentável das riquezas do País, voltada para o desenvolvimento econômico e geração de empregos.

Visita à Companhia Docas de Santana

No início da manhã, comitiva do Norte Export foi recebida na Companhia Docas de Santana pelo diretor-presidente Glauco Cei. Ele fez uma completa apresentação do porto amapaense que se candidata como hub da região amazônica. “Temos um déficit de 30% a 35% da capacidade produtiva do Centro-Oeste e do Norte da região amazônica justamente por falta de infraestrutura portuária para escoar essas cargas”. Na sequência, Conselheiros do Fórum e autoridades fizeram breve visita às instalações do Porto.

No período da tarde, o gerente de desenvolvimento de negócios da Enterprise Singapore, Joel Julius, participou online do “Momento Hack Export” e falou sobre o ecossistema de startups de Singapura, que reúne números impressionantes, tais como 3.800 startups de tecnologia, entre

elas sete unicórnios (iniciativas com valor de mercado superior a US\$ 1 bilhão). Singapura ainda reúne 30 institutos de educação e pesquisa, 150 investidores de capital de risco e 180 aceleradoras.

Na ocasião foi divulgado que o time Estarium, composto por Anderson Gregório e Carlos José Vaz, foram os vencedores da etapa Norte do Brasil Hack Export. O anúncio foi feito pelo presidente da maratona de inovação, Angelino Caputo e Oliveira, também diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), entidade que coordenou o evento. A organização do Brasil Hack Export contou com a parceria da Zero Treze Innovation Space, representada pelo seu CEO, Marco Riveiros.

Solenidade oficial

Na sequência, a solenidade de abertura contou com o prestígio de autoridades do Governo e do Sebrae do Amapá, incluindo a participação do vice-governador Jaime Nunes, que recebeu com entusiasmo os trabalhos realizados pelo Norte Export em prol da disseminação de conhecimentos e compartilhamento de ideias para alavancar o desenvolvimento regional.

Por fim, Marcelo Sampaio fez uma apresentação abordando o programa do Governo Federal para licitação de terminais portuários no Arco Norte, falou sobre a tendência de crescimento do escoamento da produção nacional pelos portos dessa região e detalhou os módulos “Ordem” e “Progresso” do programa Pró-Brasil. Outro ponto abordado foi como a redução do custo logístico pode trazer competitividade aos produtos brasileiros e como a melhoria das rodovias pode, além de impactar positivamente nos custos, reduzir acidentes.

Painéis e participação de governadores

Nesta terça-feira, o Norte Export começa logo cedo, às 9h. Estão previstos quatro painéis técnicos e participação de governadores integrantes do Consórcio Interestadual da Amazônia Legal e ainda o presidente do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), Gustavo Henrique Moreira Montezano.

Confira mais detalhes neste link.

Os painéis podem ser conferidos online e de graça. Para participar, basta realizar a inscrição no site <http://forumbrasilexport.com.br/inscricoes/norteexport>

Fonte : Brasil Export – Fórum Nacional

Data : 29/09/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTÉRIO DA ECONOMIA PÕE EM SIGILO DOCUMENTOS DA REFORMA ADMINISTRATIVA

Decisão viola entendimento da CGU de que estudos e manifestações que embasaram edição da PEC são públicos

Por Francisco Leali

BRASÍLIA - O Ministério da Economia colocou em sigilo todos os documentos que produziu para elaborar a proposta de emenda constitucional da reforma administrativa. A pasta negou pedido feito com base na Lei de Acesso à Informação (LAI), alegando que só poderá divulgar os estudos e demais manifestações depois que o Congresso aprovar a PEC.

A decisão do ministério vai contra precedentes julgados pela Controladoria Geral da União (CGU) que, em casos idênticos ocorridos no governo Temer e também na gestão Bolsonaro, estabeleceu que os chamados "documentos preparatórios", no caso de uma PEC, são públicos a partir do momento que a proposta é enviada ao Legislativo.

"A matéria está pendente de ato decisório conclusivo, tendo em vista que é uma Proposta de Emenda Constitucional - PEC, a qual ainda encontra-se em análise no Congresso, somente podendo ser tido como editado após a conclusão de toda a tramitação necessária", informou o ministério em resposta enviada ontem a pedido formulado pelo GLOBO.

Na resposta, o ministério cita artigo 20 do decreto 7.724, que regulamentou a Lei de Acesso à Informação. O trecho do decreto é justamente o que autoriza a divulgação de documentos preparatórios após edição de ato administrativo.

Essa não é a primeira vez que o Ministério da Economia insiste em manter em sigilo documentos que já deveriam ser públicos. Em abril do ano passado, ao receber pedido semelhante de acesso aos documentos que foram usados para elaborar a PEC da Previdência, a gestão do ministro Paulo Guedes também quis manter os registros em segredo.

Ele alegava que a divulgação poderia prejudicar a tramitação da PEC no Congresso. Com a divulgação do sigilo imposto aos documentos, o ministério passou a ser criticado no Congresso e acabou liberando o acesso a todos os cálculos e pareceres que havia produzido para elaborar a PEC da Previdência.

Dessa vez, a divulgação dos documentos utilizados para elaborar a reforma Administrativa pode trazer motivos de preocupação ao governo. O texto da proposta de emenda constitucional ficou retido por vários meses na Casa Civil e sofreu inúmeras alterações.

A divulgação dos documentos pode ajudar a contar como a reforma teve que ser ajustada dentro do governo já que a proposta original não teve o apoio inicial do presidente Jair Bolsonaro.

Em 2017, quando o governo do então presidente Michel Temer enviou sua PEC da Previdência ao Congresso, o GLOBO fez pedido semelhante ao Ministério da Fazenda, que liberou o acesso a boa parte dos documentos sem fazer qualquer restrição, mesmo com a PEC ainda em tramitação no legislativo.

Na época, foi a Casa Civil quem barrou a divulgação de documentos preparatórios da PEC também sob a alegação de que era preciso esperar a aprovação por deputados e senadores.

Os casos precedentes de negativa de acesso já julgados pela Controladoria Geral da União mostram que o sigilo imposto é indevido. "Entende-se que a salvaguarda legalmente atribuída aos documentos que fundamentaram a referida PEC se exauriu no momento em que a mesma foi apresentada ao Congresso Nacional", manifestou-se a CGU em 2017.

A partir desse entendimento a controladoria procurou a Casa Civil, na gestão Temer, e solicitou que o órgão entregasse os documentos, o que foi feito.

No caso da PEC da Previdência já na gestão Bolsonaro, a CGU manteve seu entendimento. "Embora a LAI e o seu decreto regulamentador não citem expressamente o momento em que se dá a decisão final do processo em tela, entende-se que, com a finalização do texto da PEC e seu encaminhado ao Poder Legislativo, a decisão final que cabe ao Poder Executivo já foi devidamente tomada", manifestou-se a CGU em parecer.

A controladoria não precisou convencer Guedes a entregar os documentos porque o ministério, diante das pressões públicas, se apressou a divulgá-los em seu site.

Procurado, o Ministério da Economia declarou, por meio de nota, que a resposta ao pedido formulado por meio da LAI considerou, em análise de primeira instância, que "o material solicitado só perde seu caráter restrito apenas quando a matéria estiver finalizada, ou seja, com o seu ato decisório definitivo, o que se dará com a conclusão da tramitação no Congresso Nacional. O GLOBO recorreu da decisão e o ministério disse que o recurso será respondido dentro do prazo legal, que é de cinco dias.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/09/2020

PETROBRAS PREVÊ ARRECADAR US\$ 1 BI COM VENDA DE NEGÓCIOS ESTE ANO, BEM MENOS QUE EM 2019

No ano passado, companhia levantou mais de US\$ 14 bi com desinvestimentos. Estatal vai gastar US\$ 6 bi até 2024 com retirada de plataformas de operação

SÃO PAULO - A Petrobras informou que prevê entrada de US\$ 1 bilhão (cerca de R\$ 5,6 bilhões) em caixa por meio de desinvestimentos em 2020, segundo uma apresentação divulgada ao mercado pela nesta segunda-feira.

O valor é bem mais baixo do que a empresa recebeu no ano passado com a venda de negócios, como o controle da BR Distribuidora, campos maduros e a rede de gasodutos TAG: US\$ 14,4 bilhões em 2019, quando a companhia teve lucro recorde de R\$ 40 bilhões.

Neste ano, a companhia está em processo adiantado na negociação de duas refinarias, mas a finalização do processo ainda depende do julgamento do Supremo Tribunal Federal (STF) marcado para a próxima quarta-feira a respeito de um pedido do Congresso para suspender a venda e obrigar a estatal a submeter a decisão ao Legislativo.

A empresa adiou os planos de vender as ações remanescentes na BR Distribuidora.

A estatal também estimou em US\$ 6 bilhões, cerca de R\$ 33,7 bilhões, o custo de projetos em andamento de descomissionamento de plataformas e outros ativos até 2024.

O custo em 2020 foi estimado em US\$ 500 milhões. Em 2021, o valor gasto subirá para US\$ 2,3 bilhões. Em 2022 e 2023, a empresa gastará a cada ano US\$ 1,1 bilhão de dólares e mais US\$ 1 bilhão em 2024.

O plano prevê descomissionamento de plataformas, gasodutos submarinos e poços offshore.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/09/2020

ANP E APEX SELAM PARCERIA PARA ATRAIR INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS NO SETOR DE ENERGIA

Por Bruno Rosa

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) e a Apex-Brasil estudam a criação de um acordo de cooperação técnica para atrair investimentos privados e estrangeiros para projetos de petróleo e gás natural no Brasil. Estão na mira empresas de todos os portes, como pequenas e médias. Rede de fornecedores para o segmento de gás e campos em terra estão entre as prioridades.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/09/2020

ALCOLUMBRE DIZ QUE GOVERNO E CONGRESSO BUSCAM ACORDO PARA DESONERAÇÃO

Senador afirma que sessão para votar veto à medida está mantida para esta quarta
Por Marcello Corrêa

BRASÍLIA - O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), disse nesta terça-feira que governo e Congresso buscam um acordo para resolver o impasse em torno da desoneração da folha de pagamento.

Segundo Alcolumbre, a sessão para analisar o veto presidencial à prorrogação do benefício está mantida para esta quarta-feira, e um acordo entre líderes ainda era possível.

— O meu desejo é que a gente faça a sessão do Congresso amanhã. De fato há um sentimento da maioria do parlamento, tanto da Câmara como do Senado, de derrubar o veto. Mas isso a gente vai aferir na hora da votação — disse o senador a jornalistas.

O parlamentar disse que as negociações estão sendo feitas pelo líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO).

— O líder Eduardo Gomes está conversando com todos os líderes partidários porque parece que tem uma proposta de prorrogar por mais um ano a questão da desoneração — afirmou Alcolumbre, que chegou a dizer que a medida valeria até 2022.

A desoneração da folha é um mecanismo que permite que 17 setores da economia troquem a contribuição de 20% sobre salários por uma alíquota de até 4,5% sobre o faturamento até o fim deste ano.

O Congresso prorrogou o benefício para até o fim de 2021, mas o presidente Jair Bolsonaro vetou a medida. O Legislativo, no entanto, tem a palavra final.

Fontes próximas às negociações dizem que a ideia não é prorrogar a regra para até 2022, como afirmou Alcolumbre, mas sim para 2021, como inicialmente aprovado pelos parlamentares.

Impasse sobre vagas para partidos trava discussão do Orçamento

A declaração de Alcolumbre foi dada após uma reunião da Comissão Mista de Orçamento (CMO) que acabou adiada por falta de acordo em relação às vagas para os partidos.

Com isso, os trabalhos do colegiado — responsável por votar a lei orçamentária para o ano que vem — devem atrasar mais uma semana, disse Arthur Lira (PP-AL), líder do bloco conhecido como Centrão.

— Na nossa visão, o PSC e o PROS foram prejudicados. Nós fizemos uma questão de ordem e apelamos para o presidente Davi para que a gente tivesse um prazo maior para que ao longo dessa semana a gente pudesse resolver esse impasse ou essa questão e chegar na semana que vem com as coisas nos seus devidos lugares, regimentalmente atendidos — afirmou o parlamentar.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 29/09/2020

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'SE A AGENDA FISCAL SAIR DO TRILHO, TODO MUNDO VAI PERDER', DIZ EX-SECRETÁRIO DO TESOURO

Para Mansueto Almeida, se o debate político nos levar a adotar medidas populistas o custo será muito alto para o País

Entrevista com

Mansueto Almeida, ex-secretário do Tesouro Nacional

Por José Fucs, O Estado de S.Paulo

O economista cearense Mansueto Almeida, ex-secretário do Tesouro Nacional, é um dos técnicos mais respeitados do País quando o que está em pauta é a questão fiscal. Em 15 de julho, depois de mais de vinte anos ocupando diferentes postos no serviço público, em Brasília, interrompidos apenas entre 2014 e 2016, quando pediu licença para atuar como consultor, ele deixou o governo para voltar à iniciativa privada. Vai se tornar sócio e economista-chefe do banco BTG Pactual assim que terminar a quarentena remunerada de seis meses imposta aos cargos mais altos do funcionalismo.

Em sua primeira entrevista desde a saída do Tesouro, Mansueto, que completa 53 anos nesta quarta-feira, 30, afirmou ao Estadão que todo mundo vai perder se as contas públicas saírem do trilho. “Se a gente esquecer o controle de gasto e aumentar a carga tributária, não vai crescer muito”, disse. “É um caminho que me assusta. Eu espero que a gente não vá por aí.”

Segundo ele, se o governo fizer alguma “tolice” do ponto de vista fiscal, o juro de curto prazo vai subir muito – não agora, em dois ou três meses, mas dentro de um ano a um ano e meio – e o País terá um problema muito sério para administrar mais à frente. “Se o debate político nos levar a adotar medidas populistas, já que os benefícios de curto prazo são maiores do que os danos, que vão aparecer aos poucos, o custo será muito alto”, afirma. “Os juros vão aumentar, a inflação vai voltar, os desequilíbrios setoriais vão se acentuar e o investimento vai cair.”

Qual a sua visão sobre a atual situação fiscal do País? Como o Brasil vai sair da pandemia neste quesito?

É um pouco preocupante. Quando o teto dos gastos foi aprovado, em 2016, estava previsto um ajuste fiscal gradual, que o mercado aceitou. Qual era a lógica do teto? Com a economia crescendo 2,5% ao ano, a despesa não financeira do governo central cairia cinco pontos percentuais do PIB (Produto Interno Bruto) no espaço de dez anos, o equivalente a 0,5 ponto do PIB por ano. Com isso, o déficit primário praticado na época, de 2,5% do PIB, seria transformado num superávit de 2,5% do PIB em 2026. A previsão era já zerar o déficit primário em 2021. Só que, segundo o orçamento enviado pelo governo ao Congresso, o déficit estimado para o ano que vem é de 3% do PIB. Ou seja, segurando a despesa, depois de cinco anos de o teto de gastos ter entrado em vigor, o déficit primário aumentou, em vez de diminuir.

Na prática, o que isso significa para a economia do País?

Isso quer dizer que o esforço fiscal tem de aumentar e não diminuir. Apesar da contenção de gastos e da queda da despesa discricionária, o orçamento de 2021 aponta que a despesa não financeira do governo central será de 19,8% do PIB no próximo ano. Em 2016, ano-base do teto, ela foi de 19,9% do PIB. Ou seja, a despesa praticamente não caiu nos primeiros cinco anos do teto de gastos – com um agravante. No orçamento de 2021, o governo estimou que a receita líquida será de 16,7% do PIB. É mais ou menos dois pontos do PIB a menos do que a média de 2011 a 2013. Em relação aos últimos dois ou três anos, haverá uma perda de um ponto do PIB em arrecadação. É muita coisa. A gente já vinha perdendo arrecadação, mas isso ficava um pouco mascarado, porque havia receitas extraordinárias. Em 2020, com a queda do PIB, que será

recuperada apenas em parte no ano que vem, considerando a estimativa de crescimento de 3,5% do mercado, a receita ainda ficará abaixo de antes da crise.

Olhando um pouco mais para a frente, qual é a sua expectativa para as contas públicas?

O cenário hoje é mais desafiador do que era em 2016, quando o teto dos gastos foi aprovado. Se não houver aumento de arrecadação maior do que o crescimento da economia nos próximos anos, ou seja, se a arrecadação em relação ao PIB não aumentar, a gente vai chegar em 2026 com déficit primário, mesmo que o Brasil continue a cumprir o teto de gastos até lá. Pela regra do teto, você poderia reduzir a despesa em no máximo 0,5 ponto do PIB por ano. Em cinco anos, daria para obter uma redução de 2,5% do PIB. Mas, como o déficit do ano que vem está previsto em 3% do PIB, ainda haverá um déficit de 0,5 ponto do PIB em 2026, quando se completam dez anos do teto de gastos. Agora, se a gente conseguir recuperar um ponto do PIB de arrecadação com a volta do crescimento, já vai dar para pagar uma parte da conta. Quando o teto foi aprovado, a queda gradual da despesa pública se baseava num crescimento de 2,5% do PIB ao ano, mas também houve uma frustração neste ponto. Mesmo antes da crise, a economia só cresceu 1% ao ano, por diversos fatores. Em cima disso, ainda houve a queda do PIB com a pandemia, que estava fora do radar de todo mundo. Então, para chegar em 2026, com superávit primário de 1,5% a 2% do PIB, a gente terá de fazer em cinco anos um ajuste que estava programado para dez.

Com os gastos realizados na pandemia, a previsão é de que a dívida pública chegue a quase 100% do PIB já neste ano. Como isso afeta o quadro fiscal?

É mais um agravante. Quando a gente começou a falar em teto dos gastos em 2016, a dívida pública bruta era 69,9% do PIB. No fim deste ano, a dívida será de 95% a 100% do PIB. Além disso, o prazo da nossa dívida é muito curto. Então, hoje, o ponto de partida para o ajuste fiscal é pior do que naquela época. O déficit é maior e a dívida muito mais alta. Não tem muita margem para erro neste cenário. Se chegar a um ponto de os investidores não confiarem no governo, o prêmio de risco para colocar os títulos públicos no mercado vai ser muito alto, o juro vai subir muito e a coisa pode ficar muito séria.

Dada a magnitude do problema, o sr. acredita que é possível fazer o ajuste em cinco anos?

A gente tem que fazer o ajuste. Se a gente vai ou não fazer o dever de casa, depende de todo mundo: da sociedade, do governo e do Congresso. Se isso não for feito, a culpa não será de ninguém isoladamente. Se o governo falhar ou se o Congresso não aceitar o ajuste ou se a gente não pressionar o governo e o Congresso para fazer o que tem de ser feito, uma coisa é certa: todo mundo vai perder. Possivelmente, até 2026, a gente não vai conseguir colocar a dívida pública bruta e líquida numa clara trajetória de queda, mas vai ter de fazer esse esforço do ajuste fiscal para consolidar o cenário de juros baixos, para isso não ser algo de dois ou três anos, mas de mais de uma década, e para o governo ter recursos para financiar políticas públicas e recuperar a capacidade de investimento. Claro, que ainda é preciso ter uma dívida menor, porque, como aconteceu uma crise inesperada neste ano, outras crises virão nos próximos anos, nas próximas décadas. O governo precisa ter espaço fiscal para quando isso ocorrer poder aumentar seu endividamento. Nos últimos quatro anos, o governo fez coisas muito difíceis, inclusive a aprovação da reforma da Previdência no ano passado, no governo Bolsonaro, que é muito difícil de ser aprovada em qualquer país do mundo, por mais que seja importante e fácil de justificar pelos números. O governo Temer, que veio de um processo de impeachment e tinha uma taxa de aprovação do presidente ficava em torno de 10%, conseguiu mesmo assim fazer uma série de reformas difíceis: o teto de gastos, a reforma trabalhista e ainda mudou toda a lógica da política de crédito subsidiado, que tinha um custo muito alto para o Tesouro. Então, é possível fazer o ajuste. Só depende de nós.

Há uma variável que tem um efeito muito positivo nesta equação sobre a qual a gente não falou. A taxa básica de juros, hoje, é de 2% ao ano, a menor de todos os tempos. Até que ponto isso pode contribuir para o reequilíbrio das contas públicas?

Realmente, uma das coisas que beneficia o País é que a taxa de juros caiu muito. Mesmo com uma dívida muito maior, o serviço da dívida será menor agora do que era há quatro ou cinco anos. Agora, a queda dos juros é um fenômeno mundial. Há um excesso de liquidez no mundo, sem

pressão inflacionária. A diferença é que países como Alemanha, Inglaterra e Estados Unidos conseguem se financiar no longo prazo com juros negativos (abaixo da inflação). Isso significa que, se eles fizerem alguma coisa errada do ponto de vista fiscal, têm tempo para corrigir, porque o impacto no serviço da dívida não é imediato. No Brasil, os juros estão muito baixos, mas a nossa dívida gira no curto prazo. Somando os títulos do Tesouro que vencem em 12 meses, os títulos ligados à Selic e as operações compromissadas do Banco Central, dá mais ou menos 60% da dívida atrelados ao juro de curto prazo. Se a gente fizer alguma tolice e o juro de curto prazo lá na frente – não estou falando em dois três meses, mas em um ano ou um ano e meio – subir muito, vamos ter um problema muito sério.

A situação se deteriorou tanto, em boa medida, por causa da pandemia, que afetou as contas públicas do Brasil e dos demais países. Há maior tolerância dos investidores em relação à situação fiscal do País por causa disso?

Se a gente falasse há cinco ou seis anos que a dívida bruta do Brasil chegaria a 95% ou 100% do PIB, todo mundo iria se assustar. Seria algo impensável, difícil de os investidores aceitarem. Mas neste ano a gente teve uma crise que foi mundial. O Brasil fez, inclusive, algo muito correto, que foi ter um orçamento de crise, chamado de “orçamento de guerra”, que permitiu ao governo abrir créditos extraordinários. Mas as despesas de combate à covid-19 estão dentro de uma categoria especial, que começa e termina neste ano. As pessoas esquecem de que o governo não foi autorizado a descumprir o teto de gastos do orçamento aprovado no início de 2020. A LOA (Lei Orçamentária Anual) de 2020, não previu exceção. Isso só foi autorizado para os créditos extraordinários relacionados a programas que não estavam previstos no início do ano. Por isso é que foi possível, mesmo com o gasto aumentando tanto e a dívida crescendo 20 pontos do PIB, a gente ir para um déficit primário de 12%. Por isso é que, mesmo com um buraco fiscal tão grande, o mercado aceitou a queda de juros. Mesmo quando o Tesouro Nacional tem de pagar um prêmio sobre a taxa Selic para vender títulos, a taxa de juro final é menor do que a que ele pagava há dois, três ou quatro anos. O mercado se mostrou disposto a aceitar uma piora temporária nas contas públicas. Depois de 2020, todo mundo espera que o País volte gradualmente a fazer o ajuste. Os juros no próximo ano serão muito maiores do que neste ano? Não. O mercado ainda aceita o ajuste gradual. O que o mercado quer, o que todo mundo quer é ter a certeza de que o ajuste gradual vai continuar.

O sr. acredita que em 2021 e 2022 possam haver novas receitas extraordinárias para amenizar o problema fiscal, como vendas de ativos e privatizações?

Uma receita extraordinária que estava mais ou menos programada eram os dividendos de bancos públicos. A política de desinvestimento aumenta o lucro dos bancos. Com isso, os dividendos pagos ao governo também aumentam. O BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), por exemplo, está fazendo o desinvestimento na carteira de participações da BNDESPar, o que era esperado. Nos últimos 18 meses, o BNDES fez vendas grande de ações da Petrobrás, da Vale e agora está vendendo sua participação na Suzano. A BNDESPar era o braço de investimento do BNDES para fazer aplicações em empresas para fomentar o mercado de capitais e depois sair e não para ficar por dez, quinze anos como acionista. Se o BNDES vende uma ação por um preço maior do que comprou, há um ganho de capital, que é taxado e também reforça o caixa do governo. Então, essa agenda de desinvestimento dos bancos públicos e a própria recuperação de algumas operações desses bancos, estava gerando dividendos bem maiores. A Petrobras vendeu a BR Distribuidora por quase R\$ 10 bilhões e a TAG (Transportadora Associada de Gás) para a Engie, por mais de R\$ 30 bilhões. Teve também a revisão da cessão onerosa. Agora, está com plano de vender as refinarias. A agenda de concessões no primeiro ano do governo Bolsonaro trouxe um ganho muito grande. Claro que, com o problema da covid, parou um pouco. Mais para frente, a gente terá mais a renovação de concessões importantes, como a da hidrelétrica de Tucuruí, em 2024. O que está mais complicado é a parte da privatização, que tem de andar também.

Há, ainda, o pagamento dos empréstimos feitos pelo Tesouro aos bancos públicos. Isso não pode ajudar a melhorar o quadro?

Exato. Mas grande parte disso já foi paga. Desde o governo Temer, o BNDES começou a pagar os empréstimos que recebeu do Tesouro Nacional. Para você ter uma ideia, no fim de 2014 o total de empréstimos do Tesouro para os bancos públicos era R\$ 545,6 bilhões, equivalentes a 9,4% do PIB. No final do ano passado, este valor caiu para R\$ 222 bilhões, o equivalente a 3% do PIB. Só em 2019 o BNDES pagou quase R\$ 124 bilhões de dívida junto ao Tesouro. De qualquer forma, se o BNDES pagar isso nos próximos dois anos vai ajudar muito. Agora, a dívida ficou tão grande que o impacto não será tão forte. O que vai resolver isso é crescimento econômico e a volta do superávit primário. É a conjunção das duas coisas. Quando a economia cresce mais rápido, todos os indicadores fiscais e dívida pública, que são calculados em relação ao PIB, melhoram. No ano passado, o crescimento foi de 1,1%, um crescimento baixinho. Mas permitiu uma redução na dívida bruta em 4 pontos percentuais do PIB. Então, a retomada do crescimento vai ser importantíssima para a agenda fiscal – e ela só virá com a continuação da agenda de reformas.

Ao observar o cenário fiscal, qual fator mais o preocupa?

A grande questão é como conciliar uma demanda crescente da sociedade por mais proteção, mais igualdade de oportunidades, mais políticas públicas com um buraco fiscal enorme. O que me preocupa é a gente querer dar solução para isso aumentando gasto, porque aí será necessário aumentar também a carga tributária -- e o Brasil já tem uma carga tributária muito alta. Todo mundo acha que paga muito imposto. O Brasil é um país extremamente desigual. É um dos países mais desiguais do mundo, apesar de todos os avanços que aconteceram. Então, a demanda da sociedade é legítima, mas a gente não consegue atendê-la, mesmo tendo uma carga tributária alta. A nossa carga tributária, que deve ter caído um pouco agora na crise, está em torno de 33% do PIB. Isso nos coloca como um país que está entre os de maior carga tributária da América Latina. O Brasil está dez pontos do PIB acima da média da região, que é de 22% a 23% do PIB. Na OCDE (Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico), a carga tributária média é 34% do PIB. Ou seja, o Brasil tem uma carga tributária dos países da OCDE, que é formada em grande parte por países ricos. Ainda assim, a gente tem um buraco fiscal muito enorme, com o agravante de que a sociedade naturalmente deseja maior apoio do governo, quer políticas públicas mais distributivas.

Qual a solução que o sr. propõe para enfrentar essa contradição?

A gente não vai conseguir resolver essa contradição aumentando gasto, porque aí a gente teria de aumentar ainda mais a carga tributária. A forma ideal seria por meio da realocação de despesas. Para o governo aumentar a arrecadação, a gente vai ter de revisar alguns daqueles regimes especiais de tributação. É um debate difícil? É. Mas a gente tem de ir por aí. Alguns benefícios se justificam, outros, não. Por exemplo: o que justifica num país que tem sistema universal de saúde integral e gratuito você poder abater de sua renda tributável todo o seu gasto com saúde privada? É um benefício para quem usa plano de saúde privado. Outra coisa: no Brasil, quando você completa 65 anos, a sua faixa de isenção do Imposto de Renda dobra. Por que? Há pessoas com 65 anos que têm rendimento baixo e outras que têm aposentadoria alta. Por que a faixa de isenção tem de dobrar para todo mundo? De repente, você teria de dar um benefício para pessoas de renda baixa, para famílias pobres, mas não para pessoas que não precisam. A gente vai ter de analisar tudo isso com lupa. Para mudar a composição da despesa, tem de fazer um debate muito melhor e mais transparente, para explicar para as pessoas as anomalias que existem no Brasil do lado do gasto público, da arrecadação e da carga tributária.

Parece que, no Brasil, a gente está eternamente discutindo as mesmas questões e as mudanças nunca vêm. Todo mundo quer a mudança, mas só para os outros. O sr. acredita que é possível dar uma guinada nesta direção?

Muitas vezes, não é por maldade que as pessoas não querem mudar. É porque elas não têm consciência do problema. Com a reforma da Previdência aconteceu algo parecido. Há três ou quatro anos, a população era muito reticente em aprovar a reforma da Previdência. Depois, uma parcela muito grande da população passou a aceitar a necessidade da reforma. Então, a gente precisa explicar melhor para todo mundo os problemas que têm do lado do gasto e do lado da receita para poder ter alguma mudança e conciliar o ajuste fiscal e o desejo legítimo da sociedade

por mais políticas distributivas e que aumentem a igualdade de oportunidades. Quando você dá publicidade e as pessoas começam a entender o problema, naturalmente elas pressionam o Congresso por mudança, como na reforma da Previdência. A gente conseguiu aprovar a reforma da Previdência porque passou três anos debatendo. As pessoas começaram a entender que, do jeito que o sistema funcionava, beneficiava mais as pessoas de alta renda do que as de baixa renda. Porque o trabalhador da construção civil em São Paulo, que não conseguia contribuir por 30 ou 35 anos, já se aposentava com idade mínima de 65 anos.

Mesmo com a carga tributária já alta, tem gente que defende que a solução para tudo isso só será possível com um novo aumento de impostos. O que o sr. pensa sobre isso?

O aumento da carga tributária pode se dar por meio da revisão de benefício tributário, como falei há pouco, e não por meio de elevação de alíquota. Isso será necessário. Uma parte do aumento da arrecadação de que o País precisa virá do crescimento, outra parte vai vir da revisão de renúncias tributárias e se isso não for suficiente terá de vir também pelo aumento de alíquotas. Este risco já existe. Se, mesmo assim, a gente passar para uma agenda de aumentar gasto público, a carga tributária terá de ser ainda maior do que é. Naturalmente, a gente terá de fazer um debate sobre a tributação das pessoas de renda mais alta, mesmo cumprindo o teto de gastos. Agora, só tributando rico não vai solucionar nada. O Brasil não consegue arrecadar via Imposto de Renda o que ele precisa para pagar despesa. Uma grande parte da arrecadação do Brasil é imposto indireto. Mesmo a gente começando a tributar dividendo, grande parte da carga tributária do Brasil ainda virá de imposto indireto. Se a gente começar a aumentar despesa, com certeza terá de haver aumento de alíquota. Países que tributam mais são os que têm produtividade maior. Para países de renda média, o Brasil tem uma carga tributária alta e baixa produtividade. Se a gente for por esse caminho, de esquecer controle de gasto e aumentar carga tributária, a gente não vai crescer muito. É um caminho que me assusta muito. Eu espero que a gente não vá por aí.

Qual a sua visão sobre a proposta de criar um imposto de transações financeiras, nos moldes da antiga CPMF, para viabilizar a desoneração da folha de pagamento das empresas, com o objetivo de gerar mais empregos?

Eu não conheço bem a proposta. Tem de fazer um cálculo de custo e benefício. Isso me assusta um pouco, porque a última vez que a gente teve CPMF no Brasil foi em 2007. A alíquota da CPMF era de 0,38% e você arrecadava 1,5% do PIB, que seria algo como R\$ 100 bilhões hoje. Mas uma coisa é a CPMF de 2007, num País que tinha juros básicos de dois dígitos e outra coisa é uma CPMF hoje, com o juro básico em 2% ao ano. Tem de ver qual será o efeito disso. O melhor seria a gente ir gradualmente desonerando a folha e melhorando o leque de impostos que já existem. Agora, eu não tenho opinião formada sobre a questão. Mas tem de olhar muito bem isso, para ver se não vai causar distorções maiores do que se quer consertar.

Existe hoje uma pressão política muito forte no sentido de flexibilizar o teto e aumentar gastos e a própria carga tributária. A proposta de criação do programa Renda Cidadã, para ampliar o Bolsa Família com recursos do Fundeb (Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação) e dos precatórios é um exemplo. A chamada “contabilidade criativa” está voltando sob nova configuração?

Eu também não sei exatamente o que o Renda Cidadã hoje. Vi pelo jornal. Agora, não gosto que a fonte de recursos sejam os recursos destinados ao pagamento de precatório. Como o precatório vai continuar existindo, na prática o governo vai deixar de pagar uma conta para pagar outra que será criada. Você estará postergando um pagamento de algo que é devido. Embora uma parte grande da classe política não goste da ideia, se você perguntar para dez economistas qual seria uma fonte boa para programa social, nove dirão que é o abono salarial. O abono salarial, que é um 14º salário, hoje é muito oneroso. De repente, se não há consenso para acabar com o abono e transformá-lo num reforço ao Bolsa-Família, pelo menos ele poderia ser limitado a quem ganha até um salário mínimo. Em muitos casos, o dinheiro iria voltar para a família de quem hoje recebe abono salarial. Em toda a simulação que se faz, o fim do abono salarial não vai aumentar a pobreza e a desigualdade no País. É muito melhor acabar com o abono salarial e fortalecer um programa como o Renda Cidadã. Isso não significa que a gente não deva mexer também na

tributação que favorece mais as pessoas de alta renda. A pejetização, por exemplo, é um problema. A gente tem de resolver isso. No Brasil, muitas vezes o que você paga de Imposto de Renda não dependa da renda, mas do tipo de contrato de trabalho. A gente tem de discutir também a tributação de dividendos. Claro que, se isso acontecer, será preciso reduzir o Imposto de Renda das pessoas jurídicas, das empresas tributadas com base no lucro real. O problema da tributação de dividendos não são as empresas que pagam IRPJ com base no lucro real. São muito mais as empresas tributadas pelo lucro presumido e pelo regime especial de tributação. Se a gente quer gastar mais com social, com programas mais focados em famílias de baixa renda, tem de procurar uma fonte estável de financiamento. A ideia de adiar o pagamento de precatório é uma espécie de financiamento do governo via dívida. É uma dívida que você está postergando o pagamento para o futuro. É um recurso que não existe. Não é algo comum.

Toda essa necessidade que o sr. está colocando de ajuste das contas públicas terá de ocorrer num ambiente eleitoral, quando há mais resistência em adotar medidas consideradas impopulares. Neste ano, temos as eleições municipais e em 2022 a eleição presidencial, na qual o presidente Jair Bolsonaro deverá disputar a reeleição. Como isso pode afetar essa trajetória? Isso é um problema geral, que afeta vários países. Como conciliar o desejo legítimo que um governante tem de ser reeleito e aprovado pelo que está fazendo em seu governo, num país que tem reeleição, com a necessidade de um ajuste fiscal, de responsabilidade num prazo mais longo? A única forma de a gente solucionar esse dilema é o bom debate político, mostrando o que o governante está querendo fazer, que há uma medida que se for aprovada agora vai ter um impacto grande daqui a dois ou três anos e não é consistente com o ajuste fiscal que a gente tem de fazer. Nenhum técnico, nenhum economista, vai resolver isso. Apenas o bom debate político vai solucionar essa questão. Se o debate político nos levar a adotar medidas populistas, já que os benefícios de curto prazo são maiores do que os danos, que vão aparecer aos poucos, é um risco que a gente tem de correr. A gente nunca vai ter um ambiente ideal para reformas. A gente só vai conseguir forçar o governo a seguir uma trajetória que não seja populista, mas fiscalmente responsável, com o debate político. Aí não estou falando só de partido político. Tem de entrar a sociedade civil, os jornais, pressionar o governo, os nossos representantes para garantir que a gente não vai sair fora do trilho, porque se sair o custo será muito alto.

Ao se aliar com o atual ministro da Economia, Paulo Guedes, o presidente Jair Bolsonaro sinalizou que estava empenhado em buscar o equilíbrio das contas públicas e em implementar a agenda de reformas. Mas, decorridos quase dois anos de governo, a gente vê que isso não é bem assim. Em sua avaliação até que ponto o presidente Bolsonaro hoje está comprometido com o controle das contas públicas e com a agenda reformista?

As pessoas no Brasil ainda colocam um peso muito grande na equipe econômica do governo e no presidente. Mas para o ajuste fiscal caminhar ou não depende muito de consenso político. Numa democracia, principalmente num país como o Brasil, em que 95% das despesas são obrigatórias, a margem para fazer um ajuste fiscal depende necessariamente de apoio político. Claro que a posição do presidente é muito importante, inclusive para tentar construir uma base política para seu projeto de reformas. Claro que a posição da equipe econômica também é muito importante. Mas, no Brasil, a gente tem de ter a maturidade de aceitar que só vai conseguir fazer um ajuste fiscal e as reformas de que o País precisa para crescer mais rápido se criar um consenso político. A nossa última eleição foi um pouco complicada porque tinha um ataque muito grande à velha política e falou-se muito de uma nova política que ninguém sabia muito o que era. Hoje, o que a gente observa é que tem alguns Estados, com governadores que não eram políticos, que não estão conseguindo avançar na agenda de reformas, e outros Estados, com políticos tradicionais, que estão conseguindo avançar na agenda de reformas. Como sociedade a gente tem de confiar mais na política. Hoje, no Brasil, você tem um Ministério Público funcionando muito bem, a Justiça funcionando muito bem. Se há desvio de recursos públicos, isso é investigado, punido. Nós temos de entender que um país como o Brasil, como qualquer democracia, só vai conseguir resolver esse conflito por meio da política. Se quem sair vencedor de uma eleição municipal, estadual ou presidencial não tiver apoio político e não construir essa base política não vai conseguir avançar nas mudanças. Mesmo que você acredite que a mudança seja positiva, não é fácil mudar em nenhum país do mundo. Na década de 80, a gente não conseguiu fazer isso. Resultado: a inflação

disparou. Se a gente falhar agora, não vai ter mágica. Os juros vão aumentar, a inflação vai voltar, os desequilíbrios setoriais vão se acentuar e o investimento vai cair, até chegar num ponto em que a sociedade se sentirá tão pressionada que acabará fazendo alguma coisa. A nossa história de oportunidades perdidas é mais ou menos isso. São histórias em que a gente falhou em criar um consenso político para tomar as medidas necessárias para fazer ajustes e reformas que nos levassem ao crescimento. Acontece que, hoje, se a gente não conseguir fazer as reformas para o País começar a aumentar a produtividade, a usar todo o nosso potencial, o risco de bater na parede será muito maior e mais rápido do que foi na segunda metade do século 20.

Ao observar o resultado das propostas do ministro Paulo Guedes para a economia de forma geral e para a questão fiscal em particular, muita gente diz que ele perdeu a força e a influência que mostrava no começo do governo. Como o sr. vê isso hoje?

O ministro é uma pessoa superbem intencionada. Ele fala as coisas de uma forma muito enfática e aposta numa agenda que é mais ou menos a que ele sempre defendeu, de equilíbrio fiscal, reformas econômicas, maior integração com o resto do mundo, uma agenda mais liberal. Ele é muito coerente no que defende. Só que o governo depende muito do presidente da República e de sua base política. O ministro está às vezes numa situação desafiadora de ter de explicar reformas que são difíceis para a classe política. O papel do ministro da Economia é sempre muito ingrato. Ele é quem sempre tem de explicar para o presidente, para os demais ministros e para a classe política a necessidade de ajustes. Então, eu não diria que o ministro está mais fraco ou mais forte. A gente chegou num momento em que houve uma demanda muito grande da sociedade por algum tipo de proteção, que neste ano de crise veio na forma do auxílio emergencial. Aí, houve uma nova demanda por políticas sociais mais ativas. Num primeiro momento, algumas pessoas acharam que a forma de atender à demanda por mais políticas sociais era simplesmente aumentando o gasto. Coube ao ministro mostrar que não, que era um risco muito grande seguir por esse caminho. Isso causou o barulho normal que você tem nessas discussões. Uma coisa todos nós temos de entender: independentemente do que a gente acha do governo, se a área econômica mudar, se a agenda econômica mudar, se o caminho do ajuste fiscal for abandonado, todo mundo vai sofrer. Não só o governo. Hoje, a gente está vendo empresas cancelando operações de abertura de capital que estavam programadas porque a Bolsa piorou muito. Em setembro, depois de três ou quatro meses de alta, a Bolsa está caindo. Se a agenda fiscal sair do trilho, todo mundo vai perder. Se a gente não continuar melhorando as condições econômicas, mesmo que com algum atraso, vai sobrar uma conta muito alta para todos nós. Eu me preocupo menos se o ministro está mais ou menos forte e mais se a gente está conseguindo convencer a classe política e a sociedade da necessidade do ajuste.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/09/2020

ESTIAGEM ATRASA PLANTIO DE SOJA E PODE FRUSTRAR SAFRA RECORDE DE GRÃOS NO PAÍS

Algumas regiões produtoras não tiveram um bom volume de chuva nos últimos dois meses; se a seca persistir, os agricultores vão perder também a melhor época para plantar milho

Por José Maria Tomazela, O Estado de S.Paulo

SOROCABA - A falta de chuvas atrasa o plantio da soja nas principais regiões produtoras e ameaça frustrar as previsões de nova safra recorde de grãos no País em 2020/21. O período de semeadura da oleaginosa começou em 16 de setembro, mas as máquinas não estão no campo por falta de umidade do solo. Em algumas regiões, não cai chuva em bom volume há 60 dias. Se a estiagem persistir, os produtores ficarão sem "janela" para plantar a safra de milho, no início do próximo ano, na mesma área, após a colheita da soja. Na agricultura, o termo "janela" define o intervalo de tempo considerado a melhor época para o plantio de culturas, levando em conta o menor risco de perdas de safra.

Os meteorologistas preveem um período de chuvas mais escassas nas principais regiões agrícolas do País até dezembro. O inverno, nessas regiões, já teve chuvas abaixo da média. A

seca traz outro fator de preocupação para os produtores: os incêndios que atingem matas estão devastando também áreas de cultivo cobertas com palhada para o plantio direto e, nessas áreas, haverá perda de produtividade. Os resíduos da colheita anterior - palhas e caules de milho, trigo e outras lavouras, triturados durante a colheita - protegem o solo dos raios solares, retêm umidade, reduzem a erosão e são essenciais para o plantio direto (sem necessidade de revolver o solo), favorecendo também a ação de micro-organismos para produção de matéria orgânica.

A previsão da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) é de que a safra 2020/21 atinja 278,8 milhões de toneladas de grãos, 8% mais que a anterior. Só a soja deve produzir 133,5 milhões, 7% acima da safra 2019/20. A projeção para o milho é de 112,4 milhões de toneladas, cerca de 9% a mais, a depender do desempenho da terceira safra. Regiões que fazem a safra de verão do milho, chamada de primeira safra, também estão com o plantio atrasado. A soja só pode ser plantada após o fim do vazio sanitário - período de 90 dias em que o cultivo é proibido para o melhor controle de pragas, como a ferrugem asiática. A data varia conforme o lugar.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/7/16/01380426375.jpg>

O agricultor Emilio Kenji Okamura, que planta soja e milho em Capão Bonito (SP). Foto: Epitacio Pessoa/Estadão - 5/2/2020

Em Mato Grosso, maior produtor do País, a área plantada com a soja está abaixo da média dos últimos cinco anos, segundo o presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja), Antonio Galvan. “Estamos com menos de 1% da área plantada, contra uma média de 2,5% nessa época nos últimos anos.” Segundo ele, apenas as áreas

irrigadas já foram semeadas. “Está feio, mas o produtor deve ter paciência. Nossa orientação é de cautela, pois os meteorologistas falam de um período um pouco tardio de chuvas. O produtor não deve colocar suas culturas em risco, precisa esperar a chegada das chuvas”, orientou.

Conforme Galvan, o calendário da soja leva em conta a segunda safra, que é plantada com milho, em janeiro. O cereal é cultivado logo após a colheita da soja na mesma área. “O produtor fez a venda antecipada, não só da soja que vai semear agora, como também do milho que ele vai plantar no fim de janeiro. Então, ele precisa estar com a soja colhida para plantar o milho, por isso, se não chover, ele vai plantar assim mesmo e esperar que a chuva chegue. É um risco, mas o agricultor é sempre otimista.”

No Paraná, outra grande região produtora, as chuvas foram escassas e insuficientes para molhar o solo. No norte e oeste paranaenses, entre agosto e setembro, a média esperada era de 100 a 180 mm, mas choveu entre 20 e 30 mm. O produtor Valdir Fries, de Itambé, região de Maringá, conta que no início da última semana choveu apenas 10 mm e a terra se ressentia de uma estiagem de quase dois meses. “Aqui o vazio sanitário da soja acabou no dia 10 de setembro, mas ninguém se dispôs a correr o risco de colocar a semente na terra, devido à falta de umidade no solo.”

A frente fria que passou pela região foi curta e, em alguns pontos, houve apenas chuviscos. “Estamos no aguardo de mais chuvas, já com todos os equipamentos revisados, controle de ervas daninhas, tudo no jeito para plantar. Estamos aflitos, na esperança da chegada de mais chuvas.”

O atraso no plantio da soja, segundo o produtor, pode afetar o ciclo das lavouras na região. “Podemos ter problema lá na frente, quando plantamos a safrinha de milho. Até porque a janela adequada de plantio da segunda safra vai, no mais tardar, até 10 de março. O ideal é podermos plantar a soja até 10 de outubro para não comprometer o plantio do milho safrinha”, relatou.

Segunda safra de milho sob risco

No sudoeste paulista, onde se concentra a maior produção de grãos de São Paulo, os produtores consideram que a estiagem já pode ter comprometido a segunda safra do milho. “Se tivéssemos iniciado o plantio da soja no último dia 15, daria para plantar o milho na segunda quinzena de janeiro. Como não choveu e as previsões de curto prazo são ruins, com certeza a estiagem de agora vai afetar a safrinha do milho lá na frente, pois a janela é curta”, disse o produtor Emílio Kenji Okamura.

Dirigente da Cooperativa Agrícola de Capão Bonito, que reúne 80 produtores da região, ele disse que as máquinas estão prontas, esperando chover. “Mas a previsão é de chuva só depois de 15 de outubro, um pouco tarde.”

No oeste da Bahia, o prolongamento da seca anulou as vantagens do fim antecipado do vazio sanitário, que tradicionalmente ocorria em 8 de outubro e, este ano, será dia 1.º. A medida foi sugerida pelo Comitê Estadual da Soja e acatada pela Secretaria Estadual de Agricultura (Seagri) para melhor aproveitamento da janela de plantio. “Estamos com tudo pronto, mas o solo está sem umidade e a palhada, muito seca. Temos de esperar as chuvas, mas não há sinal por enquanto”, disse Tiago Alves, produtor em São Desidério. No ano passado, ele colheu 68 casas por hectare, acima da média da região. “É cultura de sequeiro (sem irrigação), precisa de chuva”, disse.

Na região de Barreiras, os produtores de soja estão preocupados, pois a falta de chuvas já compromete os mananciais e poços usados para irrigação. De acordo com a Associação dos Agricultores e Irrigantes da Bahia (Aiba), a situação pode se complicar quando os pivôs de irrigação forem ligados. A região tem 1,5 milhão de hectares para cultivo, mas apenas 5% são irrigados. A área irrigada, no entanto, responde por 10% da produção. Na safra passada, a região teve perdas de até 20% na produtividade da soja devido à seca.

Em Mato Grosso do Sul, a seca pode frustrar a previsão de grande aumento na área de cultivo, segundo o secretário de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar, Jaime Verruck. “Estamos com estimativa de crescimento de área de 7,5%, o que é muito bom. No ano anterior já tínhamos recorde de área. Vamos chegar a 3,64 milhões de hectares, com expansão de áreas que eram usados para pastagem. Nesse momento, estamos iniciando o plantio, mas só haverá ampliação significativa do plantio se houver chuva entre os dias 9 e 10 de outubro. O atraso ainda é pequeno, já que se espera plantar 62% da área até o fim de outubro. Este ano estamos com nível menor de chuvas”, disse. Segundo ele, a safra de soja pode produzir 11,5 milhões de toneladas, mas vai depender do clima.

O produtor que planta milho na safra verão também está preocupado com a seca. “O plantio de sequeiro na região começaria em agosto e iria até o final de setembro, mas as chuvas não vieram. Plantamos apenas o milho irrigado, mesmo assim os dias de sol estão longos e o calor, muito forte”, disse o produtor Donizete Menck, de Capela do Alto, interior de São Paulo. O atraso acontece também nas principais regiões produtoras do Paraná, com 40% da área plantada, e Rio Grande do Sul, com 50%, mas os milharais jovens já sofrem com a estiagem.

Queimadas também preocupam

Os incêndios que atingem vários biomas brasileiros, principalmente Amazônia, Cerrado e Pantanal, também trazem prejuízos para os produtores de soja e milho, além de outras lavouras. Campos de produção preparados para o plantio direto foram atingidos pelas chamas, com a queima da palhada usada para manter a fertilidade do solo. “Esse fogo dá um prejuízo imenso, pois a área queimada leva de três a quatro anos para recuperar a mesma produtividade”, disse Galvan, da Aprosoja MT.

Segundo ele, os incêndios atingiram áreas de lavoura em todas as regiões do Estado. “Com a seca, o fogo avança pela palhada e fica difícil controlar. A origem desses incêndios é um mistério. O produtor rural não queima o lucro dele. O fogo é inimigo número 1 do agricultor.”

Também houve registros de incêndios em áreas de lavoura de Goiás, Minas Gerais e São Paulo. No último domingo, 26, um incêndio destruiu mais de 200 hectares de canaviais novos e áreas preparadas para plantio de cana em Jaú, interior paulista.

No oeste paranaense, agricultores fizeram mutirões para controlar os focos, conforme relato do produtor Valdir Fries. “São focos de incêndio que em muitos casos se iniciam nas margens de rios e beiras de estradas, causados por bitucas de cigarro. Essas queimadas têm deixado um rastro de destruição para os proprietários rurais, uma vez que, na entressafra, esse resto de vegetal das outras lavouras protege o solo. Com esse material extremamente seco, o fogo se alastra facilmente, queimando toda a palhada, ou seja, toda cobertura orgânica do solo. A destruição dessa matéria irá provocar perdas de produtividade nas próximas safras”, disse.

Clima no último trimestre

De acordo com o Instituto Nacional de Meteorologia (Inmet), com a influência do fenômeno La Niña, o regime de chuvas pode ficar menos regular no País no último trimestre do ano. As chuvas devem ficar abaixo da média, de outubro a dezembro, na região oeste de Tocantins, sudeste do Pará e norte da Bahia. No Centro-oeste, o Inmet aponta para uma irregularidade das chuvas, que devem cair com mais intensidade em novembro.

No trimestre, o índice de chuvas deve ficar acima da média na parte central e norte de Mato Grosso, centro do Mato Grosso do Sul. Nas demais áreas, a previsão é de chuvas ligeiramente abaixo da média. O mesmo deve acontecer no leste de São Paulo e centro de Minas Gerais. Por conta do La Niña, após um período mais intenso de chuvas entre outubro e novembro, pode haver um corte nas precipitações entre dezembro e janeiro.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/09/2020

A NÃO CUMULATIVIDADE NO IBS

Essa garantia depende de assegurar a recuperação integral e tempestiva dos créditos pelas empresas

Por Bernard Appy, O Estado de S.Paulo*

Uma das características fundamentais de um bom Imposto sobre o Valor Adicionado (IVA) é a garantia plena da não cumulatividade. Essa garantia é obtida pela recuperação integral do crédito do imposto incidente nas aquisições de bens e serviços pelas empresas, bem como pela rápida devolução de eventuais saldos credores do imposto.

Na criação do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) previsto na Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 45, que resultou de um trabalho desenvolvido pelo Centro de Cidadania Fiscal (CCiF), houve uma preocupação muito grande de assegurar a recuperação integral e tempestiva dos créditos pelas empresas. O CCiF entende que a recuperação dos créditos deve ser integral, sem qualquer restrição, exceto no caso de bens e serviços destinados ao uso pessoal de partes relacionadas (como sócios das empresas), para evitar fraudes decorrentes da contabilização de despesas pessoais como despesas da empresa. A regulamentação do IBS deve ser a mais objetiva possível na implementação desse dispositivo.

O CCiF também entende que é preciso dar garantia absoluta às empresas de que eventual saldo credor acumulado – no caso de um exportador ou de uma empresa que esteja realizando investimentos e não tenha débitos para compensar com os créditos acumulados – seja ressarcido

em, no máximo, 60 dias (sendo possível a devolução em dias, para as empresas com um bom histórico).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/6/1601342470760.jpg>

CCiF diz que é preciso dar garantia absoluta às empresas com saldo credor acumulado - como os exportadores, por exemplo. Foto: Werther Santana/Estadão

A garantia de rápida devolução dos saldos credores depende de duas características do modelo que está sendo proposto pelo CCiF. A primeira é a arrecadação centralizada do IBS, por meio da Agência Tributária Nacional (ATN). Com o regime de arrecadação centralizada, não há disputa de recursos com os

orçamentos dos entes da Federação, pois o montante correspondente ao saldo credor das empresas permanece na ATN, não sendo distribuído.

A segunda característica é a vinculação do crédito do IBS ao recolhimento do imposto devido na etapa anterior. Essa condição é fundamental, pois a ATN é apenas uma administradora de recursos de terceiros: assim como não pode transferir para a União, os Estados e os municípios recursos que não tenha recebido, também não tem como devolver às empresas que acumulam saldos credores um imposto que não foi recolhido. A vinculação do crédito ao recolhimento prévio do imposto tem outros efeitos positivos, como a inviabilização de fraudes via emissão de notas frias, que é um grande problema do sistema atual.

A proposta de vinculação do crédito do IBS ao recolhimento do imposto tem sido objeto de algumas críticas – a nosso ver infundadas, por não considerarem a operacionalização do modelo proposto (descrita em detalhe numa nota técnica disponível no site do CCiF). Por um lado, o modelo permite que, no caso de inadimplência do fornecedor no pagamento do IBS, o adquirente recolha o imposto devido (gerando crédito para si mesmo), recebendo um título de crédito extrajudicial contra o fornecedor, que pode ser compensado com pagamentos futuros. Cria-se, assim, uma grande flexibilidade para, pela via comercial, resolver o problema de eventual inadimplência do fornecedor.

Por outro lado, o próprio sistema irá informar aos potenciais adquirentes sobre eventuais atrasos no pagamento do imposto pelos fornecedores, permitindo que as empresas optem por não fazer negócios com fornecedores que não estejam em dia com o pagamento do IBS.

Por fim, a tendência no longo prazo é de que o sistema de cobrança do IBS convirja para um modelo de split payment, no qual, na liquidação da operação comercial, a parcela correspondente ao imposto é recolhida automaticamente à ATN. Nesse modelo, a empresa só não terá crédito se não tiver pago o seu fornecedor.

Em suma, o resultado do modelo proposto não é um aumento do risco para o adquirente, mas sim um enorme desestímulo à inadimplência por empresas que estejam no meio da cadeia produtiva. O resultado é uma alíquota mais baixa do IBS, que tende a beneficiar toda a sociedade.

*DIRETOR DO CCiF

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/09/2020

ALCOLUMBRE MANTÉM SESSÃO PARA VOTAR DESONERAÇÃO E GOVERNO TESTA BASE NO CONGRESSO

Líderes partidários querem recuperar a medida que desonera a folha de 17 setores da economia até 2021, mas que foi vetada pelo presidente; governo e parlamentares não chegaram a um acordo sobre o tema

Por Daniel Weterman, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), manteve a sessão do Congresso desta quarta-feira, 30, para analisar o veto do presidente Jair Bolsonaro à desoneração da folha salarial. O governo deve agir para esvaziar a reunião e adiar a análise da proposta, na tentativa de evitar mais uma derrota. A estratégia dependerá de uma articulação com a Câmara dos Deputados, por onde a votação começa.

Líderes partidários querem retomar a medida que garante o benefício a 17 setores da economia em 2021. A votação começará pela Câmara dos Deputados. O governo precisa evitar que haja 257 votos para derrubar o veto na Casa. Uma reunião de líderes para discutir a pauta da sessão, inicialmente marcada para a tarde desta terça-feira, 29, foi cancelada. Com isso, deputados e senadores afirmam que dificilmente a proposta será votada nesta quarta.

Há 11 vetos presidenciais na pauta da próxima sessão do Congresso. Na fila, além da desoneração da folha, estão outras propostas polêmicas, como o novo marco legal do saneamento básico e o pacote anticrime. Em busca de apoio para sua tentativa de reeleição no comando do Senado em 2021, Alcolumbre adia a análise desses itens desde o início de agosto, mas prometeu que manteria a sessão na quarta com ou sem acordo com o governo.

Mais cedo, o presidente do Senado afirmou que o governo tentava um acordo em troca de uma desoneração mais ampla. Essa ideia, porém, faz parte da reforma tributária e empacou no Legislativo devido à resistência em bancar o benefício com a criação de um novo imposto. "Não tem acordo porque o governo não tem proposta a fazer. Molecagem mesmo", reagiu o líder do PSL no Senado, Major Olimpio (SP).

A desoneração permite às empresas pagarem um imposto menor na contribuição previdenciária sobre a folha de salários, calculada de acordo com a remuneração dos empregados. Setores beneficiados avaliam que, sem a prorrogação do benefício para o próximo ano, haverá demissões. A desoneração acabaria no fim deste ano. O Congresso aprovou um projeto adiando o benefício até o fim de 2021. Em julho, Bolsonaro vetou a medida, que poderá ser recuperada pelos deputados e senadores.

O governo argumenta que é preciso ter uma fonte no Orçamento para financiar a desoneração. Se o veto for derrubado, há possibilidade de o Executivo recorrer ao Judiciário para vetar o benefício. "Nós temos que dizer de onde vem os R\$ 10 bilhões que não estão previstos no orçamento para bancar essas desonerações no ano que vem", afirmou o líder do PP na Câmara, Arthur Lira (AL).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/09/2020

MAIA REBATE GUEDES E PERGUNTA POR QUE MINISTRO INTERDITOU DEBATE SOBRE REFORMA TRIBUTÁRIA

Presidente da Câmara lançou uma pergunta nesta tarde no Twitter, rebatendo uma provocação antiga do ministro da Economia, Paulo Guedes

Por Camila Turtelli, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - Fora de cena nos últimos dias, se recuperando da covid-19, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) lançou uma pergunta nesta tarde no Twitter, rebatendo uma provocação antiga do ministro da Economia, Paulo Guedes. "Por que Paulo Guedes interditou o debate da reforma tributária?", questionou Maia, na rede social, sem muita explicação.

Ontem, a equipe econômica teve um revés na tentativa de se atrelar um novo imposto, nos moldes da CPMF, à reforma tributária, o que pode atrasar a discussão da proposta de simplificação dos impostos. Maia aproveitou a oportunidade para devolver uma crítica feita pelo ministro a ele em julho deste ano, sobre o presidente da Câmara "interditar" o debate.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/4/15/99273949942.jpg>

Ministro da Economia, Paulo Guedes, e presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ). Foto: Gabriela Biló / Estadão

Em reunião nesta segunda-feira, 28, com o presidente Jair Bolsonaro, líderes da base de apoio do governo avisaram que, em ano de eleições municipais, seria impossível "ganhar a narrativa" de criação de um novo tributo, mesmo que o argumento seja financiar a redução dos impostos e encargos que incidem sobre a folha de pagamentos.

O fracasso na negociação de uma proposta que envolvia o apoio do governo para acelerar a reforma tributária em troca do novo tributo lançou dúvidas sobre o futuro da proposta.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/09/2020

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MAIS DE 30% DAS EXPORTAÇÕES DE SOJA E MILHO FORAM ESCOADAS POR PORTOS DO ARCO NORTE DE JANEIRO E AGOSTO

Melhora da infraestrutura na região continua a estimular migração de cargas antes destinadas ao Sudeste e ao Sul

Por Fernanda Pressinott, Valor — 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 de janeiro a agosto, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgados nesta terça-feira 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 estatal lembra que o ganho de participação do Arco Norte nas exportações de grãos está em linha com a melhoria da infraestrutura na região. No ano passado, por exemplo, foi concluída a pavimentação do trecho final da BR 163, que diminuiu o tempo e o custo de fretes até Miritituba.

“É muito importante para as exportações brasileiras a oferta de rotas alternativas que diminuam o tempo gasto nas operações e os custos. As rotas para os portos do Arco Norte são bem mais atraentes para o escoamento da produção dos estados centrais brasileiros”, diz, em nota, o superintendente de Logística Operacional da Conab, Thomé Guth.

Apesar do avanço da participação dos portos do Arco Norte, a matriz de transportes do país continua desbalanceada e concentrada no modal rodoviário, mostrou a Conab. Nesse sentido, o governo encaminhou para apreciação do Congresso o programa BR no Mar, que tem por objetivo estimular a cabotagem no país.

Segundo estudo divulgado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), o uso de sistemas multimodais para o transporte de cargas agrícolas em longas distâncias pode gerar redução de custos de quase 60%, dependendo da rota de escoamento e dos modais utilizados. “Existe espaço para a utilização da cabotagem em operações de ‘porta a porta’, complementando a movimentação com o modal rodoviário para menores distâncias. A combinação de modais é importante para a redução de custos de frete. Mas, para isso, é necessário que alguns obstáculos sejam superados, como questões de tripulação nacional, sistema trabalhista e custo de combustíveis”, destaca Guth.

Entre os produtos agrícolas, café, arroz e trigo já são transportados no Brasil por cabotagem.

Sobre os preços dos frete, os dados da Conab não são detalhados, mas o estudo indica que devem permanecer estáveis no fim do ano, e até a entrada no mercado da colheita de grãos de verão da safra 2020/21, como sazonalmente acontece. Mas não deverão cair, porque o volume de exportações continua muito forte.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/09/2020

BRASIL E ARGENTINA TÊM REUNIÃO SOBRE NOVO GASODUTO BILIONÁRIO

Além do empreendimento do lado brasileiro, projeto abrange a ampliação da capacidade de transporte no sistema de 1.430 quilômetros de dutos no país vizinho

Por Daniel Rittner, Valor — Brasília

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, fez nesta terça-feira uma videoconferência com o secretário de Energia da Argentina, Darío Martínez, a fim de tratar do projeto bilionário para conectar a malha de gasodutos dos dois países.

A ideia de um novo duto entre os municípios de Uruguaiana (RS) e Porto Alegre, orçado preliminarmente em US\$ 1,2 bilhão e com extensão de quase 600 quilômetros, foi apresentada pelo embaixador argentino Daniel Scioli ao governo Jair Bolsonaro no início de setembro e noticiada pela Valor.

Hoje, pela primeira vez, as duas principais autoridades energéticas em cada país tiveram a oportunidade de falar sobre o assunto. O próprio Scioli e o embaixador do Brasil em Buenos Aires, Sergio Danese, também participaram da videoconferência. As equipes técnicas se comprometeram a trabalhar no assunto durante as próximas semanas.

O projeto de gasoduto visa escoar a produção de Vaca Muerta -- uma das maiores reservas de gás de xisto do planeta -- até Porto Alegre. De lá, o insumo argentino poderia conectar-se com a rede brasileira para abastecer os mercados da região Sul e de São Paulo.



[https://s2.glbimg.com/ZdZxJT9K3len8ceJ5In6yu58Nbc=/0x0:1011x669/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/F/I/W5TAXGSHG5V4tsLqjJjw/141b.jpg](https://s2.glbimg.com/ZdZxJT9K3len8ceJ5In6yu58Nbc=/0x0:1011x669/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/F/I/W5TAXGSHG5V4tsLqjJjw/141b.jpg)

— Foto: Agência Petrobras

Além do empreendimento do lado brasileiro, o projeto abrange a ampliação da capacidade de transporte no sistema de 1.430 quilômetros de dutos que corta o país vizinho. São investimentos estimados em US\$ 3,7 bilhões entre a província de

Neuquén, onde ficam as jazidas, e a fronteira com o Brasil em Uruguaiana (RS).

A capacidade total de fornecimento chegaria a 30 milhões de metros cúbicos por dia -- praticamente a mesma do gasoduto Brasil-Bolívia (Gasbol). Hoje a Argentina manda apenas 3 milhões de m³ /dia, mas de forma inconstante, para o acionamento da usina térmica de Uruguaiana, a gás natural, principalmente nos períodos de seca e quando reservatórios das hidrelétricas estão em baixa.

Com essa nova infraestrutura, a Argentina quer impulsionar o uso do gás de Vaca Muerta pela indústria brasileira. Atualmente o insumo tem custo final perto de US\$ 11 em São Paulo, mas poderia chegar a Porto Alegre com um valor de US\$ 7 por milhão de BTU (unidade de referência no setor).

Para a Argentina, o benefício da parceria não estaria só na venda direta do gás. Com acesso a um mercado tão grande como o brasileiro, seria mais fácil atrair investimentos também para o aumento da exploração em Vaca Muerta. O megacampo teve suas reservas confirmadas em 2011 e já produz mais de 70 milhões de metros cúbicos, além de 150 mil barris de petróleo, por dia. Gigantes como Shell, Exxon e Total atuam em Neuquén. A maior parte da produção ocorre por meio da técnica de “fracking”.

Na videoconferência de hoje, Scioli lembrou que o intercâmbio Brasil-Argentina na área de energia já soma cerca de US\$ 500 milhões por ano. Ele também abordou a possibilidade de maior cooperação nas questões de energia nuclear e do setor elétrico.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/09/2020

TRÁFEGO EM ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 15,2% DURANTE PANDEMIA

Período analisada via entre os dias 16 de março, início da quarentena no país, até 27 de setembro
Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/1HQaU0uto_OJAU604Nh3ntebShA=/0x0:1054x552/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/h/igcTFHTrKH3zQccJD7zA/ev-doahxgaytjot.jpg](https://s2.glbimg.com/1HQaU0uto_OJAU604Nh3ntebShA=/0x0:1054x552/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/h/igcTFHTrKH3zQccJD7zA/ev-doahxgaytjot.jpg)

— Foto: Reprodução/Twitter/@_ecovias

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 15,2% entre os dias 16 de março (início da quarentena no país)

até 27 de setembro, na comparação com o mesmo período de 2019, fruto da menor mobilidade diante da pandemia da covid-19.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias de maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, teve uma redução de 12,4% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 27,5% menor do que o visto um ano atrás.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem tido um saldo positivo no período, aumentando o número de veículos pedagiados em 9%, graças ao movimento dos caminhões que abastecem o porto. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 12,6%.

A Ecosul, que administra rodovias do polo rodoviário de Pelotas no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 6,8%, a Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 3,7% menor, e a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 26,7% de volume de carros em seus pedágios no período.

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram nesta estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período compreendido, mas a Eco135 teve aumento de tráfego de 1,8% e a 050 viu uma alta de 2,7% no período.

Se incluídas na comparação anual, a queda do tráfego total dos veículos nas estradas sob concessão da Ecorodovias seria de 11,6% no período destacado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/09/2020

COM FOCO EM REDUÇÃO DE EMISSÃO DE CARBONO, SHELL AMPLIA RENOVÁVEIS EM PORTFÓLIO

Segundo o chefe do departamento de energia da Shell Energy Europe, há espaço para hidrogênio, gás natural, eólica offshore e energia fotovoltaica, no portfólio da empresa

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

A Shell tem interesse em ampliar a participação de energia renovável em seu portfólio. Segundo o chefe do departamento de energia da Shell Energy Europe, Rupen Tanna, há espaço para hidrogênio, gás natural, eólica offshore e energia fotovoltaica, no portfólio da empresa.

Ele deu a declaração durante evento on-line sobre commodities, promovido pelo jornal "Financial Times", nesta terça-feira (29).

De acordo com o executivo, essa ideia opera em um contexto no qual a empresa centra esforços em movimento de transição energética, com objetivo de reduzir emissões de carbono.

“Vemos esses negócios como chaves em nosso caminho para alcançar a meta de zerar as emissões” afirmou Tanna. A Shell anunciou, neste anon que pretende neutralizar as emissões de carbono totais até 2050.

Também presente no mesmo evento virtual, o chefe da divisão de pesquisa em óleo e gás da Sumitomo Mitsui Banking Corporation, Stravoula Papageorgiou, falou sobre o tema. No entendimento do executivo, as petroleiras terão um papel crucial na transição energética.

“Estas companhias são bem preparadas e têm acesso a capital, então há espaço para elas na transição, do contrário, não conseguiremos alcançar as metas [de redução de emissões]”, explicou Papageorgiou.

No evento, executivos também comentaram sobre a continuidade da importância dos negócios em gás. De acordo com o CEO da Engie África, Yoven Mooroven, o gás será crucial para atender a demanda energética nos próximos anos, principalmente em mercados emergentes. Para o CEO da Pavilion Energy, Frédéric Barnaud, há grande potencial para o mercado de gás natural liquefeito (GNL) nestes mercados, devido à sua flexibilidade.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/09/2020

EPE REDUZ EM 8% PROJEÇÕES DE PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO BRASIL PARA OS PRÓXIMOS DEZ ANOS

Previsão é que o volume alcance 5,26 milhões de barris/dia em 2030, patamar 4,8% abaixo da expectativa anterior; pré-sal representará 80% do total

Por André Ramalho, Valor — Rio

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) reduziu em 8% as projeções de produção acumulada de petróleo, no Brasil, ao longo dos próximos dez anos.

A estatal, responsável pelo planejamento energético nacional, reviu toda a sua curva de crescimento dos volumes. A previsão é que o Brasil atinja uma produção de 5,26 milhões de barris/dia em 2030, patamar 4,8% abaixo do previsto anteriormente pela EPE. A EPE estima que o pré-sal representará cerca de 80% da produção total prevista em 2030.

Mesmo com a redução das estimativas, a expectativa é que o Brasil mantenha um ritmo de crescimento expressivo. A previsão é que a produção de óleo cresça 61% entre 2021 e 2030.

A informação consta do caderno de estudos que subsidiará o Plano Decenal de Energia 2030. No documento, a EPE comenta sobre os impactos da pandemia de covid-19 sobre a curva de produção da commodity e destaca que as incertezas trazidas no primeiro semestre de 2020 levaram à necessidade de revisão de premissas de longo prazo para um perfil mais conservador, com menores valores de investimentos, portfólios com menor número de projetos e maior exigência de robustez por parte das petroleiras.

“Apesar das incertezas relacionadas ao preço do petróleo, à diminuição da demanda e à pandemia de covid-19, acredita-se que a maior parte dos projetos que sustentam a previsão de petróleo e gás natural no decênio já estão contratados”, ressalva a EPE, no documento.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/09/2020

MERCADO CORPORATIVO SERÁ O MAIS FAVORECIDO INICIALMENTE

Setores como agronegócio, mineração e transportes estão na mira das operadoras

Por Martha Funke — De São Paulo

Uma das principais modificações trazidas pelo 5G é a mudança de foco, do consumidor para o mundo corporativo. “Vai ser tecnologia do B2B primeiro”, resume Luciano Saboia, gerente de pesquisa e consultoria de TIC da IDC Brasil. Mesmo com meta de atender primeiro as pessoas, a tecnologia por princípio será mais empregada por coisas.

Soluções de internet das coisas (IoT) que hoje não decolam por falta de cobertura, capacidade ou custo, têm novo cenário pela frente. Alguns setores econômicos, como o agronegócio, já apostam em 4G (LTE), muitas vezes privativo. O grupo São Martinho, da indústria sucroalcooleira, adotou rede em 250 MHz com tecnologia da Trópico, do CPqD, enquanto a TIM estimulou a criação do consórcio Conectar Agro, com fornecedores tradicionais do segmento para levar conectividade ao campo em 700 MHz. “O 5G é das coisas”, diz Gustavo Lima, líder de plataforma de comunicação sem fio do CPqD.

A Trópico atende operações como a rede privativa da linha férrea da Vale, de Belo Horizonte (MG) ao porto de Vitória (ES). A mineração é uma das interessadas em serviço limitado privado (SLP). A Sul Americana de Metais (SAM) e a Huawei assinaram memorando para desenvolver tecnologia em 5G para extração e beneficiamento de minério de ferro em Minas Gerais, com caminhões autônomos controlados remotamente.

“O 5G tem velocidade e largura de banda maiores e latência menor”, diz a diretora de relacionamento e meio ambiente da SAM, Gizelle Andrade. Já a Vale escolheu a Vivo para implementar LTE em Carajás (PA), também para caminhões autônomos.

Indústrias apoiadas em aplicações de missão crítica miram o SLP, como fábricas automatizadas, utilities e o segmento de petróleo e gás. A Anatel estuda disponibilizar faixas adicionais para o segmento, como 410-415 MHz e 420-425 MHz, 30 MHz na faixa de 1,5 GHz, 100 MHz entre 3,7 GHz e 3,8 GHz e outro tanto na faixa de 4,8 GHz. Hoje o SLP dispõe de quatro blocos em 250 MHz e um de 10 MHz no final da faixa 2,3 GHz. O modelo de mercado secundário também é atraente para verticais interessadas em autonomia de uso e operação de telecom.

Agostinho Linhares, da Anatel, sugere maior aproximação das diferentes indústrias com a agência para definição de necessidades. A Associação Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) vai investir em testes de potência, latência e frequência nos ambientes de campo, cidades e indoor para detalhar casos de uso e necessidades de espectro, diz Igor Calvet, presidente da ABDI.

O CEO da associação de especialistas em telecomunicações de empresas de energia, gás e água para a América Latina (UTCAL), Dmitiri Wajzman, diz que as teles não estão preparadas para atender a disponibilidade exigida pelo segmento e o caráter secundário agrega custo extra na tarifa do consumidor. A Neoenergia apostou em LTE privado em frequência experimental de 3,5 GHz para automatizar a rede e concentrar a medição de 75 mil dispositivos inteligentes em Atibaia, Nazaré Paulista e Bom Jesus dos Perdões (SP).

O gerente corporativo de tecnologia Marcel Tolentino detalhou no UTCAL Summit a visão digital do grupo, com necessidade de contar também com redes das teles para cobrir a presença em quatro Estados. Já o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) explicou, via assessoria de imprensa, que a regulamentação de redes privadas associada à chegada do 5G ajuda a consolidar a transformação digital no setor com soluções sem fio em tempo real.

Estudo da Omdia com a Nokia estimou o valor das oportunidades 5G no Brasil em mais de US\$ 1,1 bilhão entre 2021 e 2035 em TICs, governo, manufatura, serviços, agricultura, varejo e outros - destes, os governos devem sofrer refluxo pós-pandemia. Para Alejandro Adamowicz, diretor de tecnologia e estratégia da América Latina da GSMA, transporte, saúde, mineração, manufatura, segurança pública e agricultura estão entre atividades mais relevantes para o 5G.

A mudança do B2C para o B2B está no horizonte das telcos, mesmo para atender missão crítica, graças à possibilidade de “fatiamento” da rede com especificações elevadas de nível de serviço (SLA). Mas Saboia, da IDC, acredita que redes 5G comandadas por regras de negócio entrem no ar só em 2023. Enquanto isso, vigora o LTE. A Claro, por exemplo, lançou este mês aplicativo de telemedicina com o Hospital Israelita Albert Einstein e é parceira da GM em carros conectados. A Vivo ganha conhecimento via Telefônica de experiências como a rede 5G privada para a Mercedes-Benz, na Alemanha. “Há um conflito de pauta com a questão da neutralidade para regular venda com nível de serviço diferenciado”, diz Leonardo Capdeville, da TIM.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/09/2020

TESOURO ESTREIA EM NOVEMBRO PLATAFORMA DE PAGAMENTO DE GRU

Recolhimento de guias poderá ser feito por meio do Pix, dos cartões ou de boletos

Por Talita Moreira — De São Paulo

O Tesouro Nacional coloca em operação em novembro o PagTesouro, plataforma desenvolvida para a arrecadação das guias de recolhimento da União (GRU). A partir da nova estrutura, cidadãos e empresas poderão quitar seus compromissos usando o meio de pagamentos instantâneos Pix, os cartões de crédito ou os boletos. Esta é a única das três opções que está disponível hoje.

A integração dos órgãos de governo ao novo sistema será feita de forma gradual. Das 258 áreas ligadas ao Tesouro, cerca de uma dúzia está em fase avançada de preparação para oferecer as novas possibilidades já no primeiro momento - Polícia Federal, Anvisa, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) são algumas delas. Órgãos menores e menos estruturados deverão levar mais tempo para ficar prontos.

Também há chances de que o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) se conecte à plataforma em novembro, quando ocorrem as eleições municipais, embora os sistemas não estejam prontos ainda. Caso isso aconteça, os eleitores que não puderem votar terão a opção de pagar a multa sem ter de entrar em uma fila de banco.

No ano passado, foram emitidos 35,2 milhões de GRU, que resultaram na arrecadação de R\$ 120,3 bilhões. É esse o volume de operações que poderá ser impactado pelo projeto. Não entram nesse volumes os impostos.

A mudança pode aumentar a capacidade de arrecadação do governo em algumas situações e vai levar a uma redução no custo-Brasil, mas em dimensões que ainda são difíceis de calcular, afirma Fabiano Maia, coordenador geral de programação financeira do Tesouro. “O principal ganho vai ser no bem-estar do cidadão”, afirma.

Hoje, para pagar uma GRU, é possível emitir um boleto quando o valor é superior a R\$ 50. No entanto, quando as guias ficam abaixo desse piso, é preciso fazer o pagamento no Banco do Brasil (BB), o que significa ir à agência, se a pessoa não for cliente dessa instituição financeira.

O Tesouro Nacional começou a estudar uma modernização da GRU há três anos, e nesse processo acabou incorporando o Pix. O órgão federal, que é um participante do Sistema de Pagamentos Brasileiro (SPB), vai ligar a Conta Única ao meio instantâneo, que será usado nas transações de “débito”.

Em paralelo, o Tesouro lançou um edital para a contratação dos provedores de serviços de pagamentos (PSP), que vão viabilizar transações com cartões de crédito. Os boletos continuarão sendo oferecidos também.

A expectativa é a de que serviços públicos sejam agilizados com o PagTesouro, já que as operações serão confirmadas automaticamente. As novas ferramentas, em particular o Pix, poderão acelerar o processo de emissão de passaportes ou o encurtar a permanência de um navio no porto (caso ela esteja relacionada ao tempo de compensação de um boleto pago, e não a outras questões). “Há situações em que as cargas ficam paradas por dois dias”, afirma.

Outro efeito pretendido pelo governo é o aumento da segurança nos casos em que os pagamentos costumam ser feitos em dinheiro. O coordenador cita como exemplos os parques nacionais, cujas bilheterias costumam acumular numerário no caixa ao longo de todo o dia para então ser levado ao banco.

Maia afirma que o próprio BB poderá ter redução de custos com a mudança, já que em diversas situações as pessoas têm de ir ao banco para fazer pagamentos de pequeno valor. “Custa cem vezes mais barato arrecadar no mobile do que numa agência, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/09/2020

FT: TRADERS DE PETRÓLEO CORREM PARA INVESTIR EM ENERGIAS RENOVÁVEIS

Os maiores negociantes de petróleo do mundo aceleram os preparativos para uma mudança dramática na combinação de formas de energia no mundo

Por David Sheppard, Neil Hume e Anjali Raval, Financial Times

Os maiores negociantes de petróleo do mundo estão se apressando para investir bilhões de dólares em projetos de energias renováveis nos próximos cinco anos, enquanto aceleram os preparativos para uma mudança dramática na combinação de formas de energia no mundo.

Marco Dunand, presidente executivo da negociadora de commodities suíça Mercuria, disse que a companhia está investindo US\$ 1,5 bilhão em projetos na América do Norte juntamente com parceiros de private equity (fundos de investimentos em participações), enquanto Torbjorn Tornqvist, presidente executivo da Gunvor, disse que pretende empenhar 10% do capital da companhia — centenas de milhões de dólares — nos próximos dois anos.

“Se você quiser existir em dez anos e não quiser estar nas energias renováveis, acho que você terá dificuldades” , disse Dunand no Seminário Global sobre Commodities do “Financial Times”. “Não temos escolha” a não ser cumprir com as metas do Acordo de Paris sobre o clima, disse ele, classificando isso de “o maior desafio do mundo”.

As movimentações ilustram como as “tradings” que estão profundamente interligadas ao mercado de petróleo, agora querem ter um papel maior nas energias solar e eólica e no hidrogênio, que deverão atender uma parcela crescente da demanda por energia na próxima década.

“Nos próximos cinco anos deveremos ter cerca de 50% de nossos investimentos em energias renováveis” , disse Dunand.

A Vitol e a Trafigura, duas das quatro maiores companhias trading independentes, as chamadas “Big Four”, também estão interessas em atuar bastante em energias renováveis e outras energias.

Mas as “tradings” ainda assim alertam que não esperam um pico iminente na demanda por petróleo, apesar das projeções de companhias como a BP, de que o consumo está perto de chegar ao ponto máximo, por acreditarem que as economias em desenvolvimento continuarão conduzindo o crescimento ao longo dos próximos dez anos.

Isso está levando as companhias a buscar uma via dupla em que os principais negócios com petróleo ainda respondem pela grande maioria de suas receitas, mas ao mesmo tempo elas se preparam para uma mudança se o crescimento da demanda titubear.

“Não acredito num futuro de carbono zero; esta é uma meta que não funcionará” , disse Tornqvist, enfatizando que 80% do mix energético mundial baseia-se nos combustíveis fósseis. “Precisamos olhar para um futuro de emissões baixas de carbono, e não emissões zero, porque você estará almejando algo que é impossível [de se conseguir].”

Russell Hardy, presidente executivo da Vitol, disse que a companhia já tem cerca de 500 megawatts de investimentos em energias renováveis que estão operacionais ou em vias de se tornar, além de “investimentos similares que faremos nos próximos anos”.

No fim de semana, a Trafigura revelou que pretende construir ou comprar 2 gigawatts em projetos de armazenamento de energia solar, eólica e convencional nos próximos anos. Ela espera investir cerca de US\$ 2 bilhões até 2025 em parceria com um grande investidor em infraestrutura.

Dunand, da Mercuria, disse que os maiores negociantes de energia, que às vezes são criticados pelos ambientalistas, precisam desempenhar um papel maior em razão do tamanho e da experiência que têm. “Para uma transição energética adequada, acreditamos que você precisa de uma companhia como a nossa, que empenhe capital e know how para ajudar nessa transição”, disse ele.

O interesse crescente das companhias trading nas energias renováveis coincide com o número menor de oportunidades no mercado de petróleo. Embora o primeiro semestre do ano tenha proporcionado lucros excelentes para muitas tradings, com a pandemia provocando oscilações nos preços, com o colapso da demanda, o próximo ano deverá ser menos volátil.

Hardy disse ter apenas “expectativas modestas” para o preço do petróleo no segundo semestre, afirmando que ele poderá “subir um pouco” a partir do patamar atual de quase US\$ 40 o barril. Dunand acredita que o preço poderá chegar a US\$ 45 o barril até o fim do ano, enquanto Tornqvist acredita que poderá levar “até a metade do ano que vem” para ele chegar nos US\$ 50 o barril.

Jeremy Weid, presidente executivo da Trafigura, que também participou do seminário do “FT”, disse que não vê os preços do petróleo subindo significativamente nos próximos seis meses.

Sobre as energias renováveis, ele disse que há uma vontade “interna” na Trafigura de erguer um “terceiro pilar” associado às unidades de petróleo e metais. “Geralmente, há muita competição pelas energias renováveis e os retornos de capital em relação a outros investimentos são menores. Mas estamos confortáveis com esses retornos”, afirmou ele.

Fonte: Valor Econômico - SP

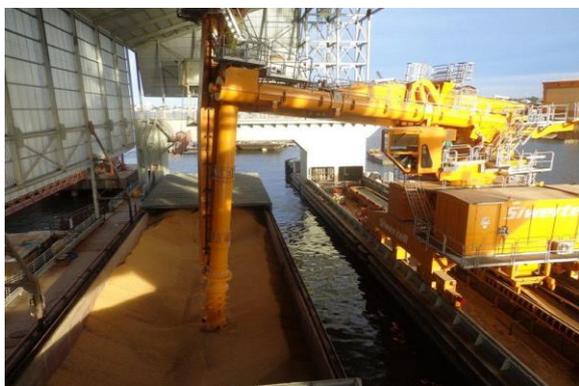
Data : 29/09/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TERMINAIS DEFENDEM OLHAR MAIS DESTACADO PARA SISTEMA HIDROVIÁRIO DO NORTE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 29/09/2020 - 18:50



https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200929-descarregador_cargill_arquivo-divulgacao.jpg

Arquivo/Divulgação

Conselheiro da ABTP avalia que área compreendida como Arco Norte reúne questões logísticas diversas que precisam ser encaradas de formas distintas pelas políticas setoriais.

O desenvolvimento do transporte de cargas na região Norte carece de um olhar mais destacado nas política setoriais, segundo avaliação de

terminais da região. O presidente do conselho deliberativo da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Clythio Backx van Buggenhout, considera que a hidrovia do Amazonas merece um enquadramento menos distante em relação a outros sistemas logísticos do Arco Norte. Buggenhout ressaltou que a denominação mais comum do Arco Norte, acima do paralelo 16, mistura três soluções logísticas diferentes (Barcarena-PA, Maranhão e calha principal do Amazonas). Para ele, as oportunidades desse Porto Amazonas não são objeto de um plano específico de governo.

“O Arco Norte tem questões logísticas diversas que precisam ser encaradas de formas diversas”, salientou, nesta terça-feira (29), durante painel na Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária (Norte Export). “Não enxergamos uma visão englobada do Porto Amazonas, com 900 navios por ano navegando da Barra (Norte) a Itacoatiara (AM), sendo considerada a nível de governo”, acrescentou Buggenhout, que também é diretor de relações governamentais na Cargill Agrícola.

Ele estima que hoje a região tenha de 25 a 30 milhões de toneladas de capacidade instalada para movimentação de grãos, dos quais são utilizadas entre 15 e 20 milhões/t. Buggenhout destacou a aposta do setor privado em operações portuárias na região, nos últimos anos, e observou que, durante as discussões da MP-595 e da Lei 12.815, entre 2012 e 2013, o governo perdeu oportunidade de licitar áreas de grãos em Santarém, Vila do Conde e Outeiro, no Pará. “Não sei o que fazer pra atrair, mas, certamente, melhorar a logística de acesso faria ofertas mais competitivas”, comentou.

O presidente do conselho deliberativo da ABTP citou que a regulação da praticagem é um ponto que precisa ser pacificado de forma salutar. Buggenhout ponderou que a vontade que o serviço seja regulado não quer dizer penalizar ninguém. Ele disse que, por ausência de governança do poder público sobre o Porto do Amazonas, a praticagem lidera o assunto. O diretor da Cargill entende que as administrações de hidrovias tiveram papel e autonomia quase reduzidos a zero ao longo da última década. Ele espera que o grupo de trabalho que discutirá uma política de estímulo à navegação interior, a chamada ‘BR dos Rios’, permita endereçar questões como navegação na Barra Norte e planejamento da infraestrutura complementar da região Norte de forma a reduzir gargalos.

O presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport), Flavio Acatauassu, disse no fórum que os modais de transporte são complementares, e não excludentes. Ele considerou que o transporte por caminhões está fadado ao gargalo e que novas rodovias são importantes, mas funcionam apenas como paliativo dado o tamanho e o crescimento da logística de grãos. Acatauassu acrescentou que os projetos ferroviários serão uma solução eficiente para os portos do Arco Norte. O presidente da Amport sugeriu que os agentes do setor saiam do discurso e sejam mais pragmáticos a fim de solucionar questões como a competência do aprofundamento do Canal do Quiriri.

O gerente geral da Santos Brasil em Barcarena, Thiago Nishi, observa dificuldade para chegada de caminhões nos terminais locais devido às más condições de asfalto e de sinalização estradas. Nishi considera o programa de incentivo à cabotagem (BR do Mar) uma boa iniciativa e ressaltou que o modal vem crescendo na região Norte, podendo ajudar a fomentar as movimentações e melhorar os preços de alguns produtos para o consumidor final. “Não tenho dúvidas de que, no futuro, as movimentações vão crescer, os navios vão crescer e vamos precisar de mais calado”, projetou Nishi.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2020

ENTIDADES DEFENDEM CONCESSÃO CASADA ENTRE MODAIS NA REGIÃO NORTE DO PAÍS

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 29/09/2020 - 18:43



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/161114-navegacao-interior.jpg>

Arquivo

O diretor do DNHI do Minfra, Dino Batista, afirmou que está avaliando a proposta, visto que seria uma concessão difícil por envolver modais distintos.

Com mais de 20 mil quilômetros de vias navegáveis e com o aumento da produção do agronegócio no país, a navegação interior ganha cada vez mais espaço nos ambientes de debate e decisão. Em função disso, algumas propostas têm surgido com o intuito de desenvolver este modal. Uma delas, partindo do governo federal, é a possibilidade da aplicação do modelo de PPP para as hidrovias brasileiras. Recentemente, o primeiro estudo foi encomendado para analisar a viabilidade de privatização das Hidrovias Madeira e Tapajós. No entanto, entidades ligadas ao setor sugerem outros formatos para a gestão das hidrovias, sendo um delas a concessão casada.

Um dos defensores dessa proposta, o direto-executivo do Movimento Pró-Logística, Edeon Vaz Ferreira, sustenta que o país precisa pensar “fora da caixinha” e analisar outras possibilidades que podem ser mais vantajosas para a logística de transportes brasileira. Partindo dessa perspectiva, ele acredita que a concessão das hidrovias não deva ser feita de forma isolada, mas sim em conjunto com outros modais como o rodoviário e ferroviário. “A melhor alternativa são os corredores logísticos, onde você pode concessionar uma hidrovia junto com uma rodovia, por exemplo”, frisou Ferreira durante painel “A importância da hidrovia como matriz de transporte da região Norte” debatido no Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária – Norte Export, realizado nesta terça-feira (29).

Ele destacou a formação da concessão entre a BR-364 e a Hidrovia do Madeira como exemplo de um importante corredor logístico na região Norte do país. Outra possibilidade de concessão conjunta seria também entre a Hidrovia Tapajós, a BR-163 e o Ferrogrão. De acordo com ele, haveria uma preocupação maior do concessionário em manter sempre em manutenção todos os modais envolvidos. Além disso, tal formato de concessão também poderia influir diretamente no valor das tarifas. Ele informou que essa proposta já vem sendo analisada pelo Ministério da Infraestrutura.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, também presente ao debate, afirmou “fazer coro” à proposta do Movimento Pró-Logística. De acordo com ele, o modelo de concessão casada pode tornar a navegação mais eficiente. “Precisamos sair do quadrado”, disse. Ele defende ainda a formulação de uma política pública eficiente voltada para a navegação interior, com o objetivo de avançar na solução de problemas que, segundo ele, já duram décadas. “Na região Norte precisamos fazer diferente, como obras de sinalização, balizamento, dragagem e derrocamento. Mas tudo isso ainda está muito solto. Não vejo o país avançar neste sentido”, pontuou.

Tokarski disse que nos últimos anos a maior parte dos investimentos no setor da navegação interior no Brasil foi proveniente da iniciativa privada. Segundo ele, de 2013 a 2020, mesmo com a diminuição no número de vias navegáveis no país, o transporte fluvial continuou crescendo graças aos investimentos privado. Nestes sete anos, o crescimento foi de 68%.

O diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura (DNHI), Dino Batista, também presente ao evento, destacou também o importante papel que tem tido as empresas no avanço da navegação no Norte do país e que confirmou a atuação tímida do poder público. Segundo ele, embora esteja havendo algumas intervenções importantes no setor como o derrocamento do Pedral do Lourenço e a dragagem no Rio Madeira, ainda falta a elaboração de uma política pública. Porém, recentemente o governo anunciou a criação de um programa para o desenvolvimento da navegação interior, o BR dos Rios, mas que ainda está em fase inicial de formulação.

Sobre a proposta da concessão casada, Batista afirmou que existem pontos positivos e negativos que ainda precisam ser debatidos. Ele explicou que por serem ativos distintos, geridos por empresas com atuações diferentes, é preciso ter cautela no planejamento. Segundo ele, a elaboração de uma concessão exige uma regulação que, neste formato, demandaria a participação de agências reguladoras distintas.

Além disso, ele frisou que neste modelo o custo com não irá desaparecer, e provavelmente não irá diminuir. “O custo envolvido na dragagem, por exemplo, vai continuar. Existem possíveis ganhos de eficiência, mas temos que ter cuidado com a formatação de um projeto entre setores diferentes”, destacou.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/09/2020*

FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE TEM LICENÇA EXPEDIDA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/09/2020 - 18:32

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) expediu nesta terça-feira (29) a Licença de instalação da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), que ligará Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT). A ferrovia é contrapartida da prorrogação antecipada do contrato da Estrada de Ferro Vitória-Minas. As obras estão aptas a serem iniciadas no próximo ano.

O trecho de 383 quilômetros vai interligar o Vale do Araguaia, região produtiva e em desenvolvimento do Mato Grosso, com a Ferrovia Norte-Sul, favorecendo o escoamento da safra aos portos de Santos (SP), de Itaquí (MA) e, no futuro, de Ilhéus. No total, o empreendimento conta com obras em 12 municípios, que serão realizadas pela Vale, por meio de investimentos cruzados, a partir da outorga da prorrogação antecipada do contrato da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). A estimativa é que sejam investidos R\$ 2,73 bilhões nas obras.

"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 Norte-Sul. Mais uma ferrovia do nosso programa que sairá do papel", comemora o ministro da infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Em 2025, a ferrovia será capaz de movimentar cerca de 13 milhões de TU (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.

O projeto da Fico é tido como um dos mais sustentáveis do programa de concessões do Governo Federal. Nenhuma unidade de conservação é interceptada e o traçado licenciado é 1,4 quilômetro distante das unidades de conservação mais próximas à ferrovia. Além disso, o traçado licenciado não intercepta nenhum assentamento. Também não abarca nenhuma terra indígena ou comunidade remanescente quilombola dentro ou fora da Amazônia legal.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/09/2020*

PETROBRAS REAVALIA PARTICIPAÇÃO DA GOLAR EM LICITAÇÃO DE TERMINAL DE GNL

Da Redação ECONOMIA 29/09/2020 - 18:05



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200803-terminal-de-regaseifica%C3%A7%C3%A3o-de-gnl-da-bahia-tr-ba.jpg>

A Petrobras disse que irá reavaliar a participação da empresa de Gás Natural Liquefeito (GNL) Golar Power em uma licitação para arrendamento de seu terminal de regaseificação de GNL na Bahia.

A companhia afirmou, em comunicado na noite de segunda-feira, que fará uma revisão da análise de integridade da Golar, um processo aplicado a todos seus

fornecedores. Empresas vistas como de elevado nível de risco de integridade não podem fazer negócios com a petroleira estatal.

A Golar Power, uma joint venture da Golar LNG com a empresa de private equity Stonepeak Infrastructure Partners, não respondeu de imediato a pedidos de comentário enviados fora do horário de expediente.

A revisão vem após um executivo do grupo Golar ter sido citado na mais recente fase da Operação Lava Jato, segundo a Petrobras.

As alegações contra o executivo, atual CEO da Golar Power, Eduardo Antonello, são baseadas em acusações de réus confessos e acordos de delação premiada e devem-se à sua atuação anterior, pelo grupo Seadrill. Ainda não foram apresentadas denúncias.

Um representante de Antonello disse à Reuters na semana passada que as acusações contra ele são “alegações de delatores, não traduzindo a realidade dos fatos” e pediu maior cautela de autoridades na divulgação de investigações devido ao risco de “destruição da reputação dos indivíduos e empresas atingidos”.

Executivos da Golar disseram no final de agosto que a companhia estava “muito interessada” na disputa pelo terminal de GNL da Petrobras, que também atraiu empresas como Shell, Total e BP.

PARCERIA COM BR

A Petrobras disse que também enviou uma carta à BR Distribuidora, na qual é acionista, “solicitando esclarecimentos” sobre uma recentemente anunciada parceria da empresa de combustíveis com a Golar Power para o setor de GNL, “diante dos fatos revelados pela Operação Lava Jato”.

A estatal destacou, no entanto, que “não é acionista controladora da BR”.

A BR disse em comunicado em separado, na noite de segunda-feira, que tomou conhecimento da citação de Antonello na Lava Jato por meio da imprensa.

“No momento não há qualquer decisão relativa a novos passos no âmbito da parceria e, ao tomar conhecimento das notícias, a companhia deu início às diligências necessárias para averiguação dos referidos fatos de modo que possa avaliar as eventuais implicações para os negócios entre as companhias”, afirmou a BR.

Em nota à Reuters, a BR disse ainda que, antes da Lava Jato, “desconhecia qualquer fato que desabonasse a conduta do Sr. Eduardo Antonello”. A empresa também destacou que estuda parceria com a Golar Power, “mas não há qualquer decisão relativa a novos passos no âmbito dessa negociação”.

A empresa teve aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para uma joint venture no setor de distribuição de gás natural liquefeito (GNL) com a Golar Power.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2020

PL DO BR MAR RECEBE EMENDAS SOBRE PRAZOS DO AFRMM E CONTA VINCULADA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 29/09/2020 - 11:54

Duas propostas pedem prorrogação de isenção do AFRMM até 2027. Outra visa ampliar, de três para cinco anos, o prazo de utilização dos recursos da conta vinculada. Apesar de pautado, PL 4199/2020 não foi apreciado na sessão desta terça-feira (29).

O projeto de lei 4.199/2020 recebeu, até o começo da noite desta terça-feira (29), 23 propostas de emendas ao texto original. Duas delas pedem a prorrogação até 2027 da isenção de Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), cuja vigência está prevista para encerrar em janeiro de 2022. O argumento, apresentado pelo deputado Beto Rosado (PP/RN), é que a prorrogação dessa medida por cinco anos adicionais garantirá que os fretes na cabotagem e nas demais navegações internas não sofram aumento devido ao término do benefício fiscal, o que exerceria pressão inflacionária sobre os produtos transportados e ameaçaria a viabilidade de muitas empresas nacionais.

O deputado Júnior Ferrari (PSD/PA) também apresentou uma proposta de emenda para ampliar até 2027 o prazo de não incidência do AFRMM. “À medida que o fim da não incidência se avizinha, a região teme que esse ciclo virtuoso seja interrompido, promovendo um distanciamento do setor de navegação interior com as normas (...) que nortearam a utilização desse recurso desde sua origem”, justificou. Ele acrescentou que as regiões Norte e Nordeste ainda não apresentam a relevância na composição do PIB brasileiro correspondente ao potencial que possuem.

O deputado também sugeriu uma mudança no artigo 23 do PL 4199, que trata de alteração na Lei 10.893. A emenda prevê que o FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 para cada R\$ 1,00 de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. A alteração proposta valeria para transportes feitos por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2025.

Ferrari também propôs uma emenda na qual busca ampliar, de três para cinco anos, o prazo de utilização dos recursos da conta vinculada. A proposta sustenta que a alteração permitirá às empresas brasileiras de navegação (EBNs) programarem de forma adequada seus investimentos sem o risco de perderem recursos que são vitais para viabilizar a construção e à reparação de navios no Brasil. A Lei 10.893/2004 estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na conta vinculada é de três anos contados da data do depósito. As EBNs têm manifestado que este prazo tem se mostrado insuficiente no caso de projetos de construção de embarcações de grande porte, criando obstáculos para a aplicação do recurso depositado nessas contas das EBNs e retornando ao Fundo da Marinha Mercante (FMM), o que é prejudicial às empresas e à indústria naval.

O PL 4199 foi incluído na sessão de votação de propostas legislativas previstas para ocorrer na tarde desta terça-feira (29). A matéria, porém, não foi apreciada devido ao encerramento da ordem do dia. Das nove matérias previstas para a sessão de hoje, os deputados votaram três medidas provisórias (MPV 976, MPV 977 e MPV 987). Portos e Navios apurou que, ao longo do dia, líderes do governo e parlamentares discutiram se o PL seguirá tramitando em regime de urgência na Câmara dos Deputados. O deputado Felipe Francischini (PSL) aparece como um dos possíveis nomes para assumir a relatoria da matéria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/09/2020