

PORTOS BRASILEIROS REGISTRAM AUMENTO DE 3,98% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Índice divulgado pela Antaq é um comparativo entre janeiro e maio de 2020 e o mesmo período de 2019

Por Matheus Müller 22.07.20 7h37



[https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.63369:1565718165/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.63369:1565718165/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=fafdaed&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Porto de Santos foi responsável pela movimentação de 46,2 milhões de toneladas (Foto: Divulgação/Governo do Brasil)

A movimentação de cargas nos portos brasileiros cresceu 3,98% de janeiro a maio deste ano, em comparação ao mesmo período de 2019. Segundo o

Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) passaram pelos portos organizados e terminais de uso privado 436,445 milhões de toneladas.

O Porto de Santos, o maior da América do Sul, foi responsável por 46,2 milhões de toneladas, uma alta de 10,45% em comparação ao ano passado. O cais santista, inclusive, lidera o ranking de movimentação em se tratando de portos organizados.

De acordo com o consultor portuário e diretor da Agência Porto, Ivam Jardim Arienti, os bons resultados no Porto de Santos são reflexo do crescimento das exportações de soja e açúcar.

“Esse crescimento dos graneis pode ser compreendido facilmente ao verificarmos que (de janeiro a maio de 2019) a proporção de sólidos à granel no Porto de Santos correspondia a 48% do volume total operado. Em 2020, corresponde a 51,5%. O bom crescimento desse setor ocupou espaço dos outros tipos de cargas, que tiveram queda”, explica.

Arienti aponta que os setores de passageiros, as importações e exportações de veículos apresentaram baixa. O primeiro, segundo ele, teve zero de movimentação, após a covid-19.

“Já o setor de contêineres, em números absolutos, apresentou uma manutenção dos volumes com tímido crescimento, sendo que as importações diminuíram, mas as exportações compensaram em termos de volumes. Isso se dá, entre vários motivos, pelo câmbio”.

Vocação

O advogado do setor portuário, Matheus Miller, ressalta que em meio à pandemia e as projeções de retrações na economia – de quase 10% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI) -, os números da movimentação de cargas demonstram a vocação do País para exportação de commodities.

“Com certeza ajudará muito na performance do nosso PIB. O que não se nota nas estatísticas é a presença de aumento na movimentação de contêineres que é fortemente relacionada a importação de bens acabados e semiacabados, que estão associados ao consumo das famílias brasileiras e que poderiam incrementar significativamente o resultado do nosso PIB”, aponta.

Divisão

Os terminais privados foram responsáveis pela movimentação de 282,599 milhões de toneladas, uma participação de 64,8% de participação – o crescimento foi de 2,74%. O destaque fica para o Terminal da Ponta da Madeira (MA), com 64,7 milhões de toneladas.

Os portos organizados foram responsáveis por 153,846 milhões de toneladas, o que significa 35,2% de participação. Neste caso, entretanto, o aumento das movimentações foi de 6,34%. O cais santista lidera este ranking, com os já informadas 46,2 milhões de toneladas

Destaque

O minério de ferro foi a carga mais movimentada no setor portuário brasileiro nos primeiros cinco meses do ano: 121,7 milhões de toneladas. Em seguida, vieram o petróleo e derivados, com 103,5 milhões de toneladas. Em terceiro, aparece a soja: 62,1 milhões de toneladas.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 22/07/2020

PDZ PREPARA PORTO DE SANTOS PARA PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO

Esta foi a conclusão de participantes de webinar realizado nesta segunda-feira (20)

Por Matheus Müller Da Redação 21.07.20 19h27



[https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.79489:1576232834/Navios-atracados-Porto.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=183c633&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.79489:1576232834/Navios-atracados-Porto.jpg?f=2x1&pf=183c633&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Nova versão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do cais santista está em análise pelo Governo (Sílvio Luiz/ AT)

A nova versão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, em análise pelo

Governo Federal para sua aprovação, prepara o complexo marítimo para a privatização de sua gestão, objetivo que a União pretende alcançar em 2022. A avaliação é de representantes do setor e autoridades políticas que participaram de um webinar, nesta segunda-feira (20), para analisar o PDZ.

Esses participantes criticaram como o Governo tem conduzido a elaboração da nova versão do plano, que determina as regras para a exploração das áreas do Porto. Para eles, deveria ter sido realizada uma audiência pública para avaliação 22/07/2020 PDZ prepara Porto de Santos para processo de privatização dos impactos das mudanças previstas no novo PDZ para a Baixada Santista. A falta desse diálogo, de acordo com esses especialistas, pode gerar transtornos sociais e ambientais à região. O webinar foi promovido pela Rádio Brasil Atual Litoral.

Um dos participantes do debate, Carlos Alberto Wanderley Nóbrega, ex-diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), citou a Portaria nº 77 do Ministério da Infraestrutura (Minfra), que delimita a área poligonal do Porto de Santos – os limites da área administrada pela Autoridade Portuária. Segundo ele, essa norma abre caminho para a aprovação do PDZ e deixa claro o pensamento do Governo Federal, que é desestatizar o cais santista.

“(A portaria) abre espaço para mais áreas no Porto de Santos. Ela agrega uma área da União, principalmente uma da Alemoa, para que o Porto possa ser um ativo interessante”, disse Nobrega. E ressalta que, dessa forma, a empresa que se candidatar à gestão do Porto poderá ter mais lucro com a possibilidade novos arrendamentos.

O deputado federal Carlos Zarattini (PT-SP) acrescenta que o governo Bolsonaro tem uma “obsessão pela privatização”. “Querem exatamente detonar as possibilidades de controle do Estado”, afirmou.

O parlamentar ainda criticou a falta de uma audiência pública para debater o PDZ. “ A audiência é justamente para chegar num ponto comum para atender o maior número de interesses. Agora não, o governo faz o PDZ e atropela o governo municipal e a população”.

Impacto urbano e ambiental

O ex-diretor da Antaq Carlos Alberto Nóbrega aponta que o debate do PDZ deve ser mais participativo para evitar impactos negativos e, segundo ele, possibilitados pela Portaria nº 61 do Minfra, que “esquece que ao redor Porto tem uma cidade, uma comunidade e os efeitos que a concentração de um terminal ou outro possam acarretar na área urbana”.

Segundo Nóbrega, a portaria “flexibilizou as exigências tanto de projeto (viabilidade), quanto exigências ambientais (realizadas ao final) e de atendimento ao planejamento urbano do município onde o Porto está situado”.

Antes, para cada projeto portuário, havia de existir um estudo de viabilidade, mas essa necessidade foi suprimida, desde que conste no PDZ, disse Nóbrega. E, segundo ele, o mesmo texto “retirou a necessidade de compatibilização do Plano de Desenvolvimento com as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, onde o Porto se localiza”.

O vereador e presidente do Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Settaport), Francisco Nogueira, reforça que a Portaria 61 é uma “agressão ao pacto federativo” e aos interesses da população, além dos impactos sociais e ambientais.

Ele ressalta já ter feito várias audiências públicas sobre o PDZ, mas que a Autoridade Portuária (Santos Port Authority) não compareceu a nenhuma delas. “Oportunidade não faltou”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 22/07/2020



PORTAL PORTO GENTE

COMO AVANÇA A ENERGIA EÓLICA NO BRASIL

Assessoria de Comunicação

A energia eólica já é a segunda maior fonte da matriz energética brasileira. De acordo com a Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica), a capacidade instalada no país chegou à marca de 16 GW no primeiro semestre de 2020. São 637 parques eólicos e 7.738 aerogeradores.



https://portogente.com.br/images/600_Energia_e%C3%B3lica.jpg

Energia eólica

Em 2019, a indústria eólica investiu R\$ 13,6 bilhões no Brasil, dados da Bloomberg New Energy Finance (BNEF). A infraestrutura gerou 55,9 TWh de energia, 15% a mais em relação a 2018.

Na média mensal, é o suficiente para abastecer 28,8 milhões de residências por mês em 12 estados. Isso equivale a uma população de 86,3 milhões de pessoas, considerando três habitantes por casa.

O que é a energia eólica

A energia eólica é produzida a partir das massas de ar em movimento, ou seja, o vento. É aproveitada por meio da conversão da energia cinética de translação em energia cinética de rotação.

Vantagens da energia eólica

Os benefícios socioeconômicos e ambientais da energia eólica vêm do fato dela ser renovável e causar baixo impacto nos locais da sua instalação e operação.

Como parques eólicos não emitem CO₂, somente em 2019, foram evitadas as emissões de 22,85 milhões de toneladas de gás carbônico. Segundo a ABEEólica, o montante equivale à emissão anual de cerca de 21,7 milhões de automóveis.

Além disso, gera renda e melhoria de vida para proprietários de terra com o pagamento de arrendamentos, que são tributados, para colocação das mais de 7 mil torres em operação.

A produção coexiste com outras atividades e permite que o proprietário da terra siga com plantações ou criação de animais. Desta forma, também auxilia na permanência no campo e na capacitação de mão de obra local.

Setor em expansão no Brasil

A matriz elétrica brasileira é formada por hidrelétrica (59,6%), eólica (9,3%), biomassa (8,7%), gás natural (8,6%), petróleo (5,2%), PCH e CGH (3,5%), carvão (2,1%), fotovoltaica (1,7%) e nuclear (1,2%).

Este balanço reúne dados da ABEEólica e da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), de junho de 2020.

O desenvolvimento da indústria eólica no Brasil pode ser explicado pela qualidade dos ventos brasileiros. São estáveis, com a intensidade certa e sem mudanças bruscas de velocidade ou de direção.

Possuem fator de capacidade – dado que mede a produtividade dos ventos – acima da média mundial. Em 2019, o fator de capacidade médio mundial foi de 34%; no Brasil foi de 42,7%. Durante a “safra dos ventos”, período de junho até o final do ano, houve meses com média de 59%.

Com cada vez mais parques eólicos operando, em 2020, o Brasil chegou à 7ª posição no Ranking Mundial do Global Wind Energy Council (GWEC). A estimativa do setor é de que o país terá cerca de 24,2 GW de capacidade instalada até 2024, considerando leilões já realizados e contratos firmados no mercado livre.

Em entrevista ao site oficial da Associação, a presidente Executiva da ABEEólica, Elbia Gannoum, analisou como a pandemia da Covid-19 afetou o setor.

“É claro que haverá um impacto, porque a queda de demanda foi grande e isso deve impactar os próximos leilões do mercado regulado, mas ainda acho cedo para falar em números deste impacto, porque o mercado livre se movimenta rápido e tem crescido muito”.

Conforme o Boletim Anual de Geração Eólica de 2019, considerando representatividade e abastecimento, a geração por fonte eólica foi responsável por 9,71% - atingindo 14,17% no pico da safra dos ventos, em agosto – na média de toda a geração injetada no Sistema Interligado Nacional (SIN).

A captação da energia eólica

A energia mecânica da rotação da turbina eólica, ou aerogeradores, aciona um gerador de energia elétrica por um eixo e, então, é convertida em eletricidade por meio de indução eletromagnética que resulta numa corrente alternada.

Para colocar em prática os projetos para instalação de um parque eólico, é necessário produzir Estudos de Impacto Ambiental (EIA), que embasam o Relatório de Impacto Ambiental (Rima).

Nestes documentos são detalhadas as ações definidas para minimizar os possíveis impactos negativos da atividade.

Um exemplo é o fato de os aerogeradores mudarem a paisagem local, e ainda poderem afetar os comportamentos migratórios de aves, causando acidentes com pássaros atingindo as pás dos rotores.

Também deve ser considerado o seu impacto sonoro porque o vento, ao atingir as pás da turbina, produz um ruído constante. Por isso, devem ser instaladas a, pelo menos, 200 metros de moradias ou zonas residenciais.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 22/07/2020

PARA AMPLIAR OS NEGÓCIOS COM A EXPORTAÇÃO

Assessoria de Comunicação

Destinar parte da produção para o mercado externo pode ser uma estratégia de retomada dos negócios no período pós-pandemia e de aumentar o faturamento em longo prazo

A pandemia da Covid-19 fez com que muitas empresas diminuíssem sua produção, causando impactos negativos na economia, principalmente para micros e pequenos empresários. Uma maneira de impulsionar os negócios e ajudar a sair dessa crise é começar a planejar novos acordos com o mercado internacional.

Sandro Marin, diretor da Tek Trade, empresa de comércio exterior com sede na cidade de Balneário Camboriú (SC), explica que a exportação é uma forma de ampliar os negócios dos pequenos produtores visando o aumento dos lucros em longo prazo. A dica é começar a planejar uma parte da produção para a exportação, entre 5% e 10%, e aumentar este percentual à medida que o produto ficar conhecido e competitivo lá fora. Existe também um ganho que pode ser sazonal em função do câmbio do momento, por exemplo. Mas o importante é manter o fluxo de exportação, ser fiel ao importador ao longo do tempo. Dessa forma, o exportador brasileiro passa a ser conhecido e respeitado globalmente. Apesar de o dólar estar favorável para a exportação, Marin alerta que o mercado externo não é um movimento de oportunidade, mas o cenário atual pode ser o início de uma cultura de exportação para futuros negócios.

“Como atualmente o mercado está muito recessivo, é possível que o industrial tenha máquinas paradas, mas com condições de produzir mais. Se produz mais, pode começar a preparar parte desta produção para exportação, reduzindo seu custo fixo unitário, já que ganha em escala de produção. Essa é uma oportunidade que vemos que é pouco explorada no Brasil ainda. Dessa forma, quando o cenário econômico estiver se normalizando, pode ser um diferencial competitivo”, analisa.

Atualmente, os pequenos negócios representam apenas 36,2% do total de empresas exportadoras de Santa Catarina, segundo o último levantamento feito pelo Sebrae, em 2017. Para Marin, esse número pode ser explicado pelo receio que as empresas de pequeno porte têm de explorar o mercado externo, muitas vezes, por desconhecimento.

“Os empresários não conhecem a legislação da exportação, como, por exemplo, a não incidência de alguns impostos sobre os produtos. Quando se vende no mercado interno, além de pagar imposto de renda e contribuição social, o empresário tem que arcar com uma cadeia inteira de impostos como IPI, Pis e Cofins e ICMS. Já na exportação, é preciso pagar apenas o imposto de renda e contribuição social sobre o lucro”, explica.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 22/07/2020

CABOTAGEM: MUDANÇAS SÃO AGUARDADAS

Editor Portogente

Empresário lamenta o pouco uso da cabotagem no transporte de cargas no País e relaciona algumas medidas para mudar esse cenário.



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

Milton Lourenço editada Milton Lourenço, presidente do Grupo Fiorde, constituído pelas empresas Fiorde Logística Internacional, FTA Transportes e Armazéns Gerais e Barter Comércio Exterior (trading company), em novo artigo, traz dados da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) que mostram que a navegação entre os portos nacionais em 2019 cresceu 10%, média pouco superior à dos últimos anos. "Para 2020, que constitui desde já um ano atípico, em razão das dificuldades que vem sendo causadas pela pandemia de coronavírus (covid-19), não se espera que os números sejam muito animadores", lamenta, acrescentando que, de qualquer modo, "o que se tem conhecimento é que, pelo menos nos últimos 12 anos, a cabotagem vem crescendo de maneira gradativa, em substituição ao transporte rodoviário e mesmo ao ferroviário, mas ainda a um ritmo inferior ao que seria ideal".

Ele descreve que o País, com uma extensão litorânea de aproximadamente 7.400 quilômetros e sua atividade econômica concentrada na maior parte na região costeira, "deveria estimular, naturalmente, o crescimento dessa atividade econômica. Até porque esse modal mostra-se mais competitivo em relação aos demais, em razão de seu baixo consumo energético, além de ser menos poluente, registrar menor número de acidentes e estar praticamente imune ao roubo de cargas".

Todavia, Lourenço lamenta, mais uma vez, que não é isso que ocorre no Brasil: "Infelizmente, porém, não é o que se vê na prática, pois a cabotagem é responsável por apenas 11% do transporte de cargas no País, enquanto 61% delas são movimentadas por rodovias, segundo dados do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). Aliás, para se ver como a matriz de transporte no Brasil está distorcida e defasada, é de se destacar que, no Japão, internamente 44% das cargas seguem por cabotagem, enquanto 50% são transportadas por rodovia; na União Europeia, 49% seguem por rodovia; nos Estados Unidos, 43%; e na China, 33%."

Para mudar essa triste realidade na logística nacional, o empresário observa que são necessárias medidas que mudem a atual estrutura. Entre essas, aponta, estão a redução da atual carga tributária e dos custos com o bunker, o combustível usado nos navios, bem como da burocracia, já que hoje a cabotagem continua sob as mesmas regras que regulam a navegação de longo curso, mas sem usufruir dos seus benefícios.

E ainda, prossegue o presidente do Grupo Fiorde: "Outra medida de incentivo à cabotagem seria a autorização do fretamento de embarcações estrangeiras para que atuem no setor, já que atualmente as empresas só podem operar com navios próprios construídos no Brasil ou comprados no exterior. Neste último caso, recentemente, a Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Ministério da Economia aprovou a isenção de tarifa de importação de navios de cabotagem, antes estabelecida em 14%. Mas ainda há uma série de outras ações consideradas necessárias. Sem contar que, da parte do governo federal, espera-se que sejam destinados maiores recursos às obras de infraestrutura nos portos, além de seu reaparelhamento, para que, afinal, os navios não demorem tanto a fazer as operações de carga e descarga."

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 22/07/2020

ISTOÉ - DINHEIRO

ANEEL APROVA CONTRATO DE ABERTURA DE CRÉDITO PARA SOCORRO AO SETOR ELÉTRICO

Crédito: Divulgação

O pacote de socorro ao setor elétrico contará com um contrato de abertura de crédito no valor bruto de R\$ 15,292 bilhões (Crédito: Divulgação)

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou o contrato de abertura de crédito no valor bruto de R\$ 15,292 bilhões a ser celebrado entre Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) e instituições financeiras, dentro do plano de socorro ao setor elétrico durante a pandemia do novo coronavírus, conhecido como Conta-Covid.

O aval ao contrato consta de despacho assinado pelo diretor-geral da agência, André Pepitone, publicado em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) desta terça-feira, 21. O empréstimo foi autorizado por meio de decreto editado em maio e que regulamentou a Medida Provisória 950/2020.

O despacho aprova ainda o Instrumento de Cessão Fiduciária de Direitos Creditórios em Garantia e Outras Avenças (CFG), também a ser celebrado entre CCEE e instituições financeiras no âmbito da Conta-Covid.

A minuta do contrato dessas operações foi aprovada nesta terça pela diretoria da Aneel. Ao todo, 16 bancos vão participar do grupo que vai financiar as distribuidoras, totalizando os R\$ 15,292 bilhões. A maior participação é do Bradesco BBI e do Itaú BBA, cada um com R\$ 2,9 bilhões, ou 18,96% de participação. Em seguida, aparecem BNDES, com R\$ 2,653 bilhões (17,35%); Santander, com R\$ 2,217 bi (14,50%); e Banco do Brasil, com R\$ 1,8 bi (11,77%).

Credit Suisse entrou com R\$ 647 milhões; Citibank, com R\$ 517 milhões; Safra, com R\$ 323 milhões; SMBC, com R\$ 259 milhões; BV e Alfa, cada um R\$ 194 milhões; JP Morgan, com R\$ 162 milhões; Bocom BBM, com R\$ 139 milhões; e CCB, BTG e ABC Brasil, com R\$ 129 milhões cada um.

Haverá sete desembolsos, entre julho e dezembro deste ano. O primeiro será liberado no dia 31 deste mês, no valor de R\$ 11,8 bilhões; em 10 de agosto, R\$ 1,1 bilhão; em 9 de setembro, R\$ 990 milhões; em 8 de outubro, R\$ 592 milhões; em 10 de novembro, R\$ 359 milhões; em 9 de dezembro, R\$ 275 milhões; e em 28 de dezembro, R\$ 132 milhões.

O custo da operação será de CDI mais 2,8%, com comissão de estruturação de 2,9% e taxa de compromisso de 0,90% – totalizando CDI mais 3,79%. A carência vai até 15 de junho de 2021. A amortização será feita em 54 parcelas, a primeira em 15 de julho de 2021, e a última em 15 de dezembro de 2025.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 22/07/2020

RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA PREVÊ DÉFICIT PRIMÁRIO DE R\$ 787,449 BI

Com as medidas voltadas para o enfrentamento dos impactos da pandemia de covid-19, o rombo nas contas públicas do Governo Central deve encerrar este ano em R\$ 787,449 bilhões, de acordo com o 3º Relatório Bimestral de Avaliação de Receitas e Despesas pelo Ministério da Economia. Na última previsão divulgada pelo governo no início de julho, a estimativa para o déficit do Governo Central estava em R\$ 795,6 bilhões.

Em relação ao relatório bimestral de dois meses atrás, a projeção para a receita primária total no ano caiu R\$ 21,201 bilhões, de R\$ 1,477 trilhão para R\$ R\$ 1,456 trilhão. A previsão para as receitas administradas ficou R\$ 23,040 bilhões menor, passando de R\$ 914,334 bilhões para R\$ 891,294 bilhões.

Dentro desses montantes, a arrecadação esperada com royalties do petróleo ficou R\$ 5,253 bilhões maior, chegando a R\$ 57,329 bilhões neste ano. A projeção para o valor arrecadado com concessões também cresceu R\$ 448,5 milhões, para R\$ 4,748 bilhões em 2020. As receitas com dividendos foram reduzidas em R\$ 11,6 milhões, para R\$ 6,038 bilhões.

Já a estimativa para as despesas totais em 2020 aumentou em R\$ 229,300 bilhões em relação ao relatório de maio, passando de R\$ 1,753 trilhão para R\$ 1,982 trilhão. As despesas obrigatórias aumentaram em R\$ 233,558 bilhões, enquanto os gastos discricionários caíram em R\$ 4,257 bilhões.

Ainda assim, a projeção de despesas com benefícios previdenciários caiu R\$ 1,731 bilhão, para R\$ 677,181 bilhões. Da mesma forma, a estimativa para despesas com pessoal e encargos sociais foi reduzida em R\$ 1,073 bilhão, para R\$ 324,793 bilhões. A previsão para os gastos com abono e seguro desemprego caiu R\$ 673,4 milhões, para R\$ 62,812 bilhões.

Para combater a pandemia do novo coronavírus, o governo federal recebeu autorização do Congresso para gastar mais do que estava previsto para esse ano, no que foi batizado de "orçamento de guerra". Por isso, a equipe econômica não precisa cumprir a meta de déficit primário de 2020, que era de R\$ 124 bilhões.

Mais previsões

O 3º Relatório Bimestral de Avaliação de Receitas e Despesas, divulgado pelo Ministério da Economia, também atualizou a projeção da equipe econômica para a massa salarial em 2020, de queda de 2,9% para retração de 3,7%. Em relação ao relatório de maio, a estimativa para a Selic média em 2020 passou de 3,1% para 2,6% ao ano. Atualmente, a taxa está em 2,25% ao ano.

A projeção para o preço médio do barril de petróleo foi atualizada de US\$ 35,7 para US\$ 41,9. Já o câmbio médio de 2020 passou de R\$ 5,0 para R\$ 5,1.

As demais atualizações da grade de parâmetros macroeconômicos da pasta já haviam sido divulgadas na semana passada pela Secretaria de Política Econômica (SPE).

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 22/07/2020



EXTRA ONLINE

REFORMA TRIBUTÁRIA É SINAL POSITIVO, MAS É PRECISO TRATAR DE DESAFIOS FISCAIS DE CURTO PRAZO, DIZ FITCH

Por José de Castro

SÃO PAULO (Reuters) - O encaminhamento pela equipe econômica da primeira parte da reforma tributária ao Congresso Nacional é um sinal positivo, mas também é preciso tratar dos desafios fiscais de curto prazo, em meio a um "elevado" déficit fiscal e dívida crescente, disse a diretora executiva de ratings soberanos da Fitch Ratings, Shelly Shetty, conforme nota enviada nesta quarta-feira.

Segundo Shetty, a perspectiva negativa atribuída pela Fitch ao rating soberano "BB-" do Brasil continuará refletindo a capacidade do governo de consolidar as contas públicas para estabilizar e eventualmente reduzir a dívida, o progresso nas reformas econômicas e a avaliação das perspectivas de crescimento no médio prazo.

O Ministério da Economia atualizou nesta quarta-feira sua estimativa para o déficit primário do governo central (Tesouro, Banco Central e Previdência) a 787,45 bilhões de reais em 2020, conforme relatório de receitas e despesas do terceiro bimestre.

Na véspera, o governo encaminhou ao Congresso sua aguardada proposta de reforma tributária, que contempla a união de PIS e Cofins em um único imposto sobre valor agregado (IVA).

"A reforma (tributária) proposta é apenas o primeiro passo no processo de revisão de um complexo e complicado sistema tributário brasileiro", disse Shetty em nota.

"Além disso, outras iniciativas de reforma tributária também estão sendo discutidas na Câmara e no Senado, e resta saber como e quando será alcançado um consenso sobre as diferentes versões da reforma tributária", acrescentou.

Fonte : Extra Online

Data : 22/07/2020

CONSUMO DE GÁS NATURAL NO BRASIL RECUA 25% EM MAIO; ABEGÁS VÊ SETOR AINDA EM CRISE

Por Gabriel Araujo

SÃO PAULO (Reuters) - O consumo total de gás natural no Brasil em maio recuou 25,4% na comparação com igual período do ano passado, ao somar 40,6 milhões de metros cúbicos por dia, diante do impacto das medidas restritivas impostas por causa da pandemia de coronavírus, disse a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás) nesta quarta-feira.

O segmento industrial, responsável pela maior parte do consumo do produto, registrou queda de 24% na comparação anual, com 21,8 milhões de metros cúbicos diários, embora tenha verificado uma recuperação de quase 13% ante abril deste ano, quando o isolamento social atingiu o ápice no país.

Nos outros dois segmentos que concentram a maior parcela do consumo, termelétricas e automóveis (GNV), houve variação negativa de cerca de 25% e 40% em comparativo anual, respectivamente, de acordo com os dados da Abegás.

"A pandemia causou uma queda na demanda de gás natural sem paralelo desde 2005, quando a Abegás começou a fazer esse monitoramento... mas pelo menos, na comparação com abril, os dois segmentos não térmicos de maior consumo --o industrial e o de GNV-- apresentaram um certo nível de recuperação: alta de 12,8% e 8,1%, respectivamente", destacou o presidente-executivo da Abegás, Augusto Salomon.

Se considerados todos os setores da cadeia do gás natural, no entanto, o resultado do consumo em maio foi 0,9% inferior ao de abril, com fortes retrações mensais no uso para geração térmica (-16,5%) e no setor comercial (-36,5%).

Na comparação com maio de 2019, o comércio viu queda de 64% na demanda por gás.

Por outro lado, o consumo no segmento residencial cresceu 26,8% no ano a ano, impulsionado pelo isolamento das pessoas em suas casas.

Na avaliação da Abegás, os dados preliminares de junho indicam que a crise continua para o setor de distribuição de gás.

Solomon destacou a inadimplência como um fator de preocupação na indústria e reforçou pedidos do setor ao governo por um fundo de 3 bilhões de reais para ajudar no enfrentamento da crise. A Reuters publicou em junho que o pedido de apoio era alvo de conversas da Abegás com autoridades.

"Seguimos em tratativas com o Ministério de Minas e Energia no sentido de obter uma solução que atenuie a crise e ajude o setor na travessia desse momento difícil", afirmou, em nota.

No acumulado dos cinco primeiros meses de 2020, o consumo de gás natural no Brasil apurou queda de 7,55% ante igual período do ano passado, atingindo 54,07 milhões de metros cúbicos por dia, informou a entidade.

Os maiores recuos no acumulado deste ano aconteceram nos setores comercial e automotivo, ambos com baixa de cerca de 22% ante mesmo período de 2019, enquanto clientes residenciais consumiram 19% a mais na comparação com o ano anterior.

Fonte : Extra Online

Data : 22/07/2020

GOVERNO PREPARA MEDIDAS ESTRUTURAIS PARA CONTER TARIFA DE ENERGIA, DIZ MINISTRO

Por Luciano Costa

(Reuters) - O governo tem preparado medidas que visam evitar significativos aumentos nas tarifas de energia em alguns Estados do Norte e Nordeste neste ano, bem como impactos tarifários previstos para todos consumidores nos anos seguintes, disseram representantes do Ministério de Minas e Energia nesta quarta-feira.

Os esforços, que podem resultar em pacote de iniciativas a ser apresentado até agosto, vêm após a pasta e o ministério da Economia terem arquitetado um empréstimo de 15 bilhões de reais junto a um grupo de bancos liderado pelo BNDES para conter reajustes da energia neste ano, em meio aos impactos do coronavírus.

Apesar dessa operação que envolveu os financiamentos, que também apoiaram o caixa de distribuidoras de energia, ainda há expectativa da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) de elevação da ordem de dois dígitos nas contas de luz principalmente de empresas que antes pertenciam à estatal Eletrobras e foram privatizadas em 2018.

A revisão das tarifas dessas distribuidoras, que atuam Estados como Amazonas, Alagoas, Roraima, Rondônia e Acre, estava prevista nos contratos assinados à época das desestatizações, mas agora há preocupação no governo quanto ao impacto dos aumentos em momento de crise econômica disparada pelo coronavírus.

O ministro Bento Albuquerque disse a jornalistas em coletiva de imprensa online nesta quarta-feira que as medidas serão "estruturantes" e estão relacionadas ao custo da energia, mas não forneceu detalhes.

"Estamos trabalhando junto não só aos órgãos vinculados ao ministério, mas também com o Congresso Nacional, para que a gente aproveite o consenso que já há em relação a essas medidas e que algumas delas possam ser implementadas de forma imediata", afirmou.

"Não gostaria de adiantá-las, porque ainda estão sendo construídas, consensuadas, com o Congresso Nacional... mas pretendemos implementá-las a curto prazo, diria que isso em agosto", acrescentou.

Ele afirmou que o principal objetivo é "que os consumidores não tenham impactos nas tarifas" que poderiam levar a um aumento na inadimplência junto às distribuidoras e prejudicar a própria recuperação da atividade econômica em meio à pandemia.

A secretária-executiva do ministério, Marisete Pereira, disse que a pasta da Economia também está envolvida nas conversas.

"Estamos, sim, trabalhando com os órgãos de governo para buscar medidas que ainda continuem minimizando os impactos tarifários de 2020 e em diante. Medidas essas estruturais, que serão perenes", afirmou.

Ela projetou que o pacote de iniciativas poderia ser apresentado ainda no final deste mês ou em agosto.

Durante a discussão sobre os financiamentos de 15 bilhões viabilizados para as distribuidoras de energia devido à pandemia, alguns diretores da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) defenderam que o empréstimo pudesse ser ampliado para aliviar os reajustes de distribuidoras no Norte e Nordeste neste ano, mas a ideia não prosperou.

As concessionárias que pertenciam à Eletrobras, compradas pelos grupos Energisa, Equatorial e Oliveira Energia nos leilões de privatização, podem ter aumentos projeções tarifários de até 15% no segundo semestre, segundo projeções do regulador.

O ministério de Minas e Energia calcula que as tarifas de energia em geral poderiam subir em média 12% neste ano sem o empréstimo às elétricas, que será quitado em cinco anos.

Com a operação, os reajustes em 2020 devem ficar em sua maior parte na faixa entre 3% e 4%, com custos sendo diluídos para os próximos anos.

Fonte : Extra Online

Data : 22/07/2020

GOVERNO NEGOCIA AJUSTES EM PROJETO POR PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS, DIZ MINISTRO

Por Luciano Costa

(Reuters) - O projeto de privatização da Eletrobras é uma prioridade do governo do presidente Jair Bolsonaro, disse o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, nesta quarta-feira, acrescentando que a proposta tem sido alvo de negociações com o Congresso e pode passar por ajustes.

Em coletiva de imprensa online, ele disse que tem trabalhado no tema em conjunto com o ministro da Economia, Paulo Guedes.

"Dentro da agenda do Pró-Brasil (programa federal para retomada do crescimento após o coronavírus), o projeto de lei (da Eletrobras) é uma das prioridades... não é uma prioridade só do ministro Paulo Guedes, é uma prioridade do governo", afirmou.

"Já recebemos contribuições por parte do Congresso Nacional, contribuições essas que entendemos que são efetivamente um aperfeiçoamento ao projeto de lei. Estamos em tratativas permanentes e acreditamos que ele possa ter sua aprovação no segundo semestre deste ano."

O ministro ainda afirmou, em resposta a perguntas de jornalistas, que não tem conhecimento sobre planos no governo para desestatização da Pré-Sal Petróleo SA (PPSA), responsável pela gestão de contratos de exploração de petróleo em regime de Partilha.

"Não existe nenhum trabalho no sentido de privatização da PPSA", disse Albuquerque.

Ele ressaltou ainda que eventual desestatização da empresa dependeria de aprovação do Congresso.

Fonte : Extra Online

Data : 22/07/2020



É PRECISO QUE VOLTEMOS A DEBATER PECS QUE MELHOREM DISTRIBUIÇÃO DO ORÇAMENTO, DIZ FUNCHAL

Nas próximas ações do lado fiscal, segundo Funchal, é preciso voltar ao debate sobre Propostas de Emenda à Constituição (PECs) que tragam melhora na distribuição do Orçamento



Bruno Funchal

https://s2.glbimg.com/hDEiE1gbvFcJDo5x0GdLP5UM6cE=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2020/06/15/antcrz_abr_06051915159.jpg

Bruno Funchal, novo secretário do Tesouro Nacional (Foto: Antônio Cruz/Agência Brasil)

O secretário do Tesouro Nacional, Bruno Funchal, disse nesta quarta-feira em videoconferência que é o momento de se começar a discutir a qualidade dos gastos e que um período de dois, três anos de juros baixos dá espaço para prosseguimento do processo de consolidação fiscal e de produtividade, agenda essa que será retomada após as ações contra a pandemia.

Nas próximas ações do lado fiscal, segundo Funchal, é preciso voltar ao debate sobre Propostas de Emenda à Constituição (PECs) que tragam melhora na distribuição do Orçamento.

"Passando esse período de ações específicas à pandemia, volta nossa agenda de consolidação fiscal e de produtividade. Então, nas próximas ações do lado fiscal, a gente tem que voltar ao debate das PECs que trazem melhorias para o orçamento, para o controle de despesas, que está no Senado. Tem a questão dos entes subnacionais", disse, mencionando também a agenda de produtividade.

O secretário do Tesouro afirmou ainda ser válida discussão acerca de imposto sobre transações, apesar da resistência entre congressistas a debater esse tipo de tributo --aventado pela equipe econômica para bancar a desoneração da folha de pagamento das empresas.

"A gente não pode descartar nada, né? A gente sabe que reforma tributária é sempre complexa. Já é complexa no nível federal, quando estamos falando de PIS/Cofins e IPI. Se a gente vai para Estados e municípios, fica ainda mais complexo", pontuou.

"Então talvez se podemos reduzir esse grau de incerteza e vislumbrar algumas fontes, podem ser alternativas que não devem ser descartadas", complementou.

Na semana passada, porém, antes da entrega da primeira parte da reforma tributária ao Congresso, Guedes mudou o tom e disse que não poderia afirmar se haverá um imposto sobre transações na reforma tributária e reconheceu que a ideia é controversa.

Funchal afirmou que a estimativa é de que o déficit fiscal fique em torno de 12% neste ano, caindo para patamar em torno de 2,3%, 2,5% em 2021. O mercado prevê déficits primários de 11,65% e de 3,00% para o setor público consolidado em 2020 e 2021, respectivamente.

O secretário do Tesouro disse que não se quer aumento de carga tributária, mas que é preciso pensar em alternativas para crescimento de receita ainda que o teto de gastos contenha elevação de gastos.

Funchal disse que para que se volte a níveis de dívida de 2019 é preciso não apenas controlar gastos. "E aí para isso a nossa principal âncora é o teto de gastos, mas também a gente vai ter que fazer um crescimento da nossa receita", afirmou, relacionando elevação de receitas ao crescimento econômico.

O secretário destacou o desafio do lado das despesas em 2021, na esteira das restrições impostas pelo teto de gastos --que limita o crescimento das despesas totais do governo federal à variação da inflação do ano anterior até 2026.

O Ministério da Economia prevê inflação medida pelo IPCA de 1,60% em 2020. O mercado vê taxa de 1,72%, conforme a mais recente pesquisa Focus.

Questionado sobre o uso de reservas para abater dívidas, Funchal afirmou que o tema remete-se ao Banco Central (BC), mas mencionou que a autoridade monetária tem feito um trabalho "excelente" ao longo do tempo.

"Sem dúvidas, eles (BC) devem estar estudando isso com muito afinco", disse.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 22/07/2020

'NÃO COMENTO SOBRE A PARTE TRIBUTÁRIA', DIZ CAMPOS NETO, SOBRE IMPOSTO

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, evitou nesta quarta-feira, 22, comentar sobre o imposto sobre pagamentos - nos moldes da extinta CPMF - planejado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, para compensar a desoneração da folha de pagamentos



<https://s2.glbimg.com/DEK0NJNO4j8lkF6P5XVjmCWmDNw=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2019/01/01/photo-2018-11-15-17-22-07.jpg>

'Não comento sobre a parte tributária', diz Campos Neto, sobre imposto (Foto: Assessoria de Imprensa da transição/Divulgação)

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, evitou nesta quarta-feira, 22, comentar sobre o imposto sobre pagamentos - nos moldes da extinta CPMF - planejado pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, para compensar a desoneração da folha de pagamentos. "Sempre preocupa a qualquer banqueiro central qualquer imposto que gere desintermediação financeira, mas não comento sobre a parte tributária", afirmou, em videoconferência organizada pelo jornal Valor Econômico.

Campos Neto negou que a autoridade monetária tenha convencido o Ministério da Economia a recuar da reoneração da cesta básica, com o objetivo de evitar uma alta na inflação. "O Banco Central não se envolve em temas tributários. De fato, algumas casas estimaram um impacto entre 0,9% e 1,2% na inflação com a reoneração da cesta básica, mas não fizemos nenhum tipo de intervenção nesse sentido", afirmou.

De última hora, o ministro da Economia decidiu retirar o aumento dos impostos dos produtos da cesta básica da proposta de reforma tributária enviada nesta terça-feira, 21, ao Congresso porque, na avaliação da equipe econômica, seria difícil explicar, neste momento, uma proposta que representasse um aumento do custo de vida para a classe média, segundo apurou o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado. A ideia era propor o fim da isenção de todos os produtos da cesta básica com um mecanismo de devolução dos tributos para a população de baixa renda via Renda Brasil, o programa social que presidente Jair Bolsonaro vai lançar em agosto para substituir o Bolsa Família. No entanto, o preço da cesta para a população com renda mais alta subiria.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 22/07/2020

PARA PRESIDENTE DO BC, DADOS MOSTRAM QUE HÁ UMA RECUPERAÇÃO DA ECONOMIA

"Nos índices de confiança de alta frequência, já vemos uma recuperação grande", afirmou Roberto Campos Neto

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse nesta quarta-feira, 22, que diversos indicadores de alta frequência já sinalizam uma recuperação do Produto Interno Bruto (PIB) após

a fase mais aguda da crise da pandemia de covid-19. Segundo ele, a estimativa atual de queda de 6,4% do PIB em 2020 é pessimista. "A perspectiva é melhor", avaliou. "Tivemos uma queda muito abrupta e muito rápida da atividade econômica, por isso a tendência em um primeiro momento é de um retorno rápido também. Nos índices de confiança de alta frequência, já vemos uma recuperação grande", afirmou, em videoconferência organizada pelo jornal Valor Econômico.

Campos Neto citou ainda dados sobre o consumo de energia e a arrecadação de tributos que indicam uma recuperação da economia a partir de junho. "Grande incerteza é o número do 2º trimestre. É ele que vai ditar PIB este ano. Desde o último Relatório de Inflação, os indicadores têm confirmado essa recuperação", completou. O presidente do BC voltou a estimar uma recuperação em forma de "V aberto" após um começo de retomada em "V". "Uma das coisas que determina se o ângulo do V é mais inclinado ou não é o crédito. E temos feito um grande esforço para este canal de crédito continuar funcionando", concluiu.

Desmembramento

Campos Neto disse que apesar da recuperação no comércio e na indústria, o setor de serviços segue bastante afetado pela crise decorrente da pandemia de covid-19. "Quando desmembramos crescimento, varejo e indústria já tiveram uma retomada forte, enquanto os serviços ainda apresentam queda. Não esperávamos que serviços ligados a tecnologia fossem cair", afirmou, na videoconferência. Campos Neto destacou ainda a importância para a retomada da economia do auxílio emergencial de R\$ 600 pagos mensalmente pelo governo a trabalhadores informais e desempregados. "Com as últimas duas parcelas de R\$ 600, houve recomposição alta de renda. A categoria muito de baixo teve recomposição de 250% da renda com auxílio do governo", completou.

O presidente do BC chamou a atenção ainda para o consumo que foi represado durante a crise e deve retornar ao longo do segundo semestre do ano. "Muita compra está sendo parcelada. Até dezembro, o consumo represado vai se liberando. O governo se atrasou um pouco no crédito, mas vários programas vêm ao mesmo tempo e teremos nos próximos meses o efeito forte das medidas que foram tomadas", projetou.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 22/07/2020

CONFIANÇA DA INDÚSTRIA SOBE 12,5 PONTOS EM JULHO ANTE JUNHO, DIZ PRÉVIA DA FGV

Caso se confirme, o índice terá recuperado de maio a julho 74% das perdas observadas em março e abril decorrentes da crise provocada pela pandemia do novo coronavírus



<https://s2.glbimg.com/e1xU6Cwcd0JTkYXwhYE36UJ1MoQ=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2020/06/09/acion-artisan-burnt-construction-1145434.jpg>

Confiança da indústria sobe 12,5 pontos em julho ante junho, diz prévia da FGV (Foto: Pexels)

O Índice de Confiança da Indústria (ICI) apurado na prévia da sondagem de julho teve um avanço de 12,5 pontos em relação ao resultado fechado de junho, para 90,1 pontos, informou a Fundação Getúlio Vargas (FGV) nesta quarta-feira, 22. Caso se confirme, o índice terá recuperado de maio a julho 74% das perdas observadas

em março e abril decorrentes da crise provocada pela pandemia do novo coronavírus.

O Índice de Expectativas subiu 14,6 pontos, para 90,8 pontos. Já o Índice de Situação Atual avançou 10,2 pontos, para 89,4 pontos. O Nível de Utilização da Capacidade Instalada (Nuci) da indústria indicou um aumento de 5,8 pontos percentuais em relação ao patamar de junho, passando de 66,6% para 72,4% em julho.

A prévia dos resultados da Sondagem da Indústria da FGV abrange a consulta a 783 empresas entre os dias 1º e 20 de julho. O resultado final da pesquisa será divulgado no próximo dia 29.

Fonte : *Epoca Negócios*

Data : 22/07/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

‘VAMOS TRABALHAR POR REFORMA MAIS AMPLA’, DIZ RELATOR DO PROJETO SOBRE TRIBUTOS

Deputado Aguinaldo Ribeiro acredita ser possível unir as propostas do governo e do Congresso. Ele defende a incorporação de impostos como o ICMS, estadual

Por *Geralda Doca*



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24544405-552-5b9/FT1086A/652/x74698004_Brasil-Brasilia-BsB-DF-07-02-2018PARReforma-da-previdenciaOlider-do-governo-Agu.jpg.pagespeed.ic.JuldE0Z2QX.jpg

O relator da proposta de reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), vê convergência entre os textos no Congresso e o projeto do governo Foto: Ailton de Freitas / Agência O Globo

BRASÍLIA - Relator da reforma tributária na comissão mista que reúne Câmara Senado, o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) disse que já

trabalha na desoneração parcial da folha de salários por faixa, entre 1 e 1,5 salário mínimo, mas sem criar um novo imposto.

Ele disse ainda acreditar que o Congresso tem condições de construir uma única proposta de reforma tributária, a partir da junção dos textos já em análise nas duas Casas com o projeto encaminhado na terça-feira pela equipe econômica do governo Jair Bolsonaro. O parlamentar defende um arranjo mais amplo, que incorpore mudanças também em impostos como o ICMS, principal fonte de receita dos estados.

O ministro Paulo Guedes disse aceitar que o Congresso faça uma mescla das reformas em discussão no Congresso. Isso é possível?

A ideia da comissão especial é convergir tudo o que está posto para uma única proposta. Guedes levou uma palavra de apoio a uma proposta mais ampla e disse que não mandou algo nesse sentido em função de respeitar todos os entes federados e o Parlamento. O ideal é ter uma reforma que atinja a federação como um todo. Em se tratando da tributação no consumo, não faz sentido a gente não atacar o ICMS (imposto estadual). O ministro disse que apoia se o Parlamento fizer essa mudança. Então, vamos trabalhar para ter uma reforma mais ampla e que corrija mais fortemente as distorções no sistema tributário brasileiro.

Isso pode ser feito ainda este ano, com a pandemia e as eleições?

Acho que sim. Hoje (terça-feira) estamos aprovando a PEC (proposta de emenda à Constituição) do Fundeb. Desde que haja entendimento entre os parlamentares, as lideranças nas duas Casas e entre os entes federados, acho que é perfeitamente possível.

Como conciliar tantos interesses?

Os estados e os municípios estão unidos. Você tem resistência pontual setorial, que estamos resolvendo, você tem a União, que disse que também concorda e apoia a PEC 45 (da Câmara) e a 110 (do Senado). Então vamos avançar na reforma mais abrangente. Estamos discutindo duas propostas e agora tem mais uma... é convergente.

A equipe econômica pretende enviar o restante da reforma em agosto, com a desoneração da folha e criação de novo imposto. Como o senhor vê isso?

Já estamos trabalhando com a desoneração da folha na nossa proposta. Se a deles for na mesma linha, não vejo problema. A ideia é desonerar parte da folha por faixa, entre 1 e 1,5 salário mínimo. Vamos esperar a proposta do governo para checar e, aí, bater com o nosso conceito. Não estamos criando novo imposto. Se faço isso, não estou desonerando.

Quais são as fontes de compensação?

Vou usar várias fontes. Não posso antecipar sem antes conversar com eles.

Haverá um tempo para que as mudanças entrem em vigor?

Haverá uma transição para equilibrar isso. Na PEC 45, você tem uma proposta de dez anos, com dois anos de fase de teste e mais 50 anos na fase federativa. Mas esse prazo é muito longo. Temos que calibrar com o potencial arrecadatório do novo imposto.

A unificação do PIS/Cofins vai onerar o setor de serviços. Como vencer as resistências?

Temos que aguardar os movimentos. Precisamos buscar um consenso e vamos discutir com o setor de serviços. Você está olhando separadamente. Não dá para olhar separadamente. Essa proposta não será votada sozinha. Não é isso. A gente precisa de um tempo para tranquilizar todo mundo e construir um consenso.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 22/07/2020

REFORMA TRIBUTÁRIA: SAIBA O QUE SERÁ DISCUTIDO NO CONGRESSO

Para especialistas, simplificação de impostos deve vir acompanhada de medidas para garantir melhor uso da arrecadação e retorno para a sociedade

Por Glauce Cavalcanti

RIO - Não há caminho fácil para simplificar o emaranhado tributário do país, que cruza impostos federais, estaduais e municipais, em uma carga que abocanha 33,26% do Produto Interno Bruto (PIB) do país, segundo dado da Receita Federal. A despeito das discussões feitas há anos para reformar o sistema abarcando diversos impostos, o governo está propondo começar pela tributação federal, criando a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), ao unir PIS/Pasep e Cofins.

Com isso, foge ao conflito com estados e municípios, mas cai em novos entraves: agrada a indústria e encontra resistência no setor de serviços. Os avanços terão de ser negociados, dizem especialistas.

— Ao invés de mirar a Lua, o governo parece estar decidindo dar um passo de cada vez. A carga tributária é altíssima, vinda de um sistema complexo que dá margem à incerteza. Juntar PIS/Cofins não será a solução para as mazelas do país, mas toda simplificação é bem-vinda. A questão está no tipo de reforma que virá — pondera Hermano Barbosa, sócio tributarista do BMA Advogados.

E acrescenta:

— Como reunir tributos e preservar a capacidade econômica dos prestadores de serviços? Como reduzir impostos sem recursos orçamentários e sem garantir administração eficiente do dinheiro público? São debates casados.

Na ponta, o consumidor entende o peso da tributação quando ela chega no bolso, no consumo de produtos e serviços, avalia Fábio Bentes, economista da Confederação Nacional do Comércio (CNC).

— O modelo de tributação atual agrava a precariedade da distribuição de renda no país, porque metade da carga tributária está concentrada no consumo. As pessoas percebem isso com clareza

quando vão ao supermercado ou encher o tanque do carro. É um problema que também colabora para tornar o ambiente de negócios do país pior, afastando o investimento.

Entenda o efeito dos impostos

33,26%

- É o tamanho da dívida tributária no PIB do país, informa a Receita Federal com base em dados de 2018. No cenário internacional, segundo ranking da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), a taxa do Brasil é de 32,3%, abaixo da média para os países do grupo, que é de 34,2%.
- O Brasil vem em 24º num ranking de 33 países. “O problema é que no retorno dessa arrecadação em serviços à população, estamos na lanterna”, diz Bentes.
- Reforma tributária: Entenda os próximos passos após o envio do texto ao Congresso

67,5%

- É a participação da União no total da arrecadação. Os outros entes da federação têm mordidas menores, com 25,9% para os estados e 6,26% para os municípios. Mexer em tributações federais, explica Barbosa, pode surtir efeito na cadeia como um todo, como ao reduzir o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).
- “Simplificação pode trazer transparência à tributação, o que permite que as pessoas percebam com que objetivos pagam cada imposto e o efeito deles”, diz o advogado.

12%

- Será a alíquota da CBS, que reunirá PIS e Cofins. Nesse frente, a ideia faz sentido para a indústria, porque o setor já recolhe esses dois tributos em regime cumulativo, descontando créditos gerados a cada etapa da produção. No caso dos serviços, o calo aperta.
- “Na prática, em serviços, incide 3,65%, então seria um aumento de tributação, porque eles já pagam os dois tributos juntos sobre um percentual do faturamento, lembrando que eles não contam com créditos gerados na compra de insumos”, pondera Bentes.

14,88%

- É a carga tributária vinda do consumo. Dentre as fontes de arrecadação para chegar a um terço do PIB, 1,54% vêm de tributação sobre propriedade; 7,19% sobre renda; 9,11% sobre a folha de salários e 14,88% de bens e serviços, ou quase metade do total.
- “É escancarado o desequilíbrio. Taxação sobre propriedade afeta as classes AB apenas; sobre folha, vem trazendo em ‘pejotização’ e informalidade no mercado de trabalho, já em renda deixa grande parte da população de fora. O efeito vem no consumo”, diz o economista da CNC.

124ª

- É a colocação do Brasil no ranking Doing Business, elaborado anualmente pelo Banco Mundial, que avalia o ambiente de negócios em 190 países. Em 2019, o país perdeu 15 posições. O imbróglio tributário pesa nesse mau desempenho.
- No Brasil, as empresas gastam 1.501 horas por ano com burocracia para pagar impostos, enquanto a média nos países da OCDE é de 158,8 horas. É a pior posição do ranking global.
- “A reforma administrativa é fundamental. Se reduzirmos tributos e o gasto público for crescente terá de haver uma compensação. Ou seja, tem de haver revisão orçamentária, gestão eficiente da arrecadação”, afirma Barbosa.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 22/07/2020

REFORMA TRIBUTÁRIA: ENTENDA OS PRÓXIMOS PASSOS APÓS O ENVIO DO TEXTO AO CONGRESSO

Texto precisa passar por comissão mista antes de ser apreciado na Câmara dos Deputados e no Senado

Por Manoel Ventura



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24544456-f1c-3d2/FT1086A/652/x88897842_O-presidente-do-Senado-Federal-senador-Davi-Alcolumbre-DEM-AP-e-o-presidente-da-Camara.jpg.png.pagespeed.ic.v_q2cdKalk.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes, entregou sua proposta de reforma tributária aos presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP) Foto: Pedro França / Agência O Globo

BRASÍLIA — O governo enviou ontem ao Congresso Nacional a primeira parte da sua proposta de reforma tributária. O texto foi entregue pessoalmente pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, e trata apenas da unificação dos impostos federais PIS e Cofins.

Guedes quer criar a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), com alíquota de 12%. A proposta dele é mais tímida que duas reformas que já tramitam no Congresso, uma na Câmara (que trata de cinco impostos), e outra no Senado (que unifica nove) — que tratam também de impostos estaduais e municipais.

O projeto de lei do governo para a primeira fase da reforma mantém algumas isenções de impostos federais. A desoneração dos produtos que compõem a cesta básica está entre elas, apesar de integrantes da equipe econômica se mostrarem contra esse benefício.

Para evitar conflitos e buscar um mínimo consenso entre Câmara e Senado, foi criada no início do ano uma comissão mista (com deputados e senadores) para discutir o tema. O colegiado teve as atividades suspensas por conta da pandemia.

O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), também presidente do Congresso, pretende reativar as discussões em breve.

Os próximos passos da reforma tributária vão depender da dinâmica dessa comissão.

Comissão mista

A comissão mista da reforma tributária deve retomar os trabalhos já na semana que vem, mas ainda em sessões virtuais.

O retorno presencial da comissão dependerá da evolução da pandemia, o que vai ser reavaliado a cada semana. O colegiado já tem uma série de audiências públicas aprovadas e que estão pendentes.

Após as audiências, o relator, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), irá apresentar um parecer com um texto para a reforma. Esse texto será votado.

O que será votado e o que o relatório irá contemplar ainda será decidido entre os parlamentares. O presidente da comissão, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), pretende votar o relatório em 45 dias, mas esse prazo é considerado muito baixo diante da complexidade do tema.

Câmara dos Deputados

Após a aprovação de um texto na comissão, a proposta será analisada pelo plenário da Câmara dos Deputados.

O quórum para aprovação vai depender da proposta que será votada. Se o texto incluir mudanças em tributos estaduais e municipais, isso será feito por meio de uma proposta de emenda à Constituição (PEC). Para aprovar uma PEC, é preciso o apoio de no mínimo 308 dos 513 deputados.

Caso seja votada apenas a proposta do governo, que trata dos impostos PIS e Cofins, é preciso o apoio da maioria dos deputados presentes (com pelo menos 257 parlamentares na Casa).

Senado

Depois de aprovada na Câmara, a proposta segue para o Senado. Lá, no caso de uma PEC, é preciso de pelo menos 49 votos a favor de um total de 81 senadores. Caso seja uma reforma apenas dos tributos federais, é preciso apenas o apoio da maioria dos senadores presentes.

Se houver alterações no texto, ele volta para a Câmara.

Mais etapas

Guedes propôs apenas a unificação de dois impostos federais. Mas ele promete mais três etapas para a reforma tributária. A intenção de Guedes é mudar o Imposto de Renda das pessoas físicas e empresas, taxar lucros e dividendos, desonerar a folha de salários de empresas, criar um imposto sobre pagamentos e transações eletrônicas e mexer no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 22/07/2020

GOVERNO PODE CRIAR NOVA ESTATAL PARA FAZER A PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

A unidade ficaria com as usinas de Itaipu e de Angra dos Reis

Reuters

SÃO PAULO - O governo do presidente Jair Bolsonaro poderá criar uma nova estatal como parte de seus planos para privatizar a Eletrobras, maior companhia do setor elétrico da América Latina, segundo documentos divulgados na noite de terça-feira pela empresa ao mercado.

O Ministério de Minas e Energia solicitou a inclusão de R\$ 4 bilhões no orçamento de 2021 para prever recursos "caso se faça necessária" a nova empresa pública, de acordo com ofício enviado à estatal e tornado público pela empresa.

O documento, assinado pela secretária-executiva da pasta Marisete Pereira, destaca que o projeto de lei que propõe a desestatização prevê criação de uma estatal que ficaria com ativos como a usina binacional de Itaipu e o complexo nuclear de Angra dos Reis, além de programas de governo no setor elétrico.

"Caso o Congresso Nacional aprove o projeto de lei 5.877 de 2019 (da privatização) até 2021, a previsão de tais recursos na referida lei Orçamentária se faz indispensável", afirma o ofício, ao ressaltar que o lançamento da nova empresa só aconteceria em caso de aprovação da proposta para a Eletrobras.

Pela Constituição brasileira, usinas nucleares não podem ser operadas por agentes privados, enquanto a hidrelétrica de Itaipu foi viabilizada em acordo binacional com o Paraguai e também não poderia ser privatizada.

O governo prevê levantar cerca de R\$ 16 bilhões com a privatização da Eletrobras, que aconteceria por meio de uma capitalização da companhia por meio da emissão de novas ações e envolveria pagamento de outorgas à União.

A operação poderia ser realizada no primeiro semestre de 2021, caso o projeto de lei seja aprovado pelos parlamentares ainda neste ano.

No início do mês, no entanto, o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), disse que o Congresso "dificilmente" vai aprovar alguma privatização este ano, apesar de o ministro da Economia, Paulo Guedes, ter sugerido que haverá "quatro grandes privatizações em 90 dias".

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 22/07/2020

CÂMARA APROVA R\$ 639 MILHÕES EM CRÉDITO EXTRAORDINÁRIO PARA A UNIÃO

Recursos serão destinados aos ministérios da Educação, Justiça e da Mulher, Família e Direitos Humanos para enfrentar a crise do coronavírus

Por Jéssica Moura



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24531199-933-3b7/FT1086A/652/x88739498_Fachada-do-Congresso-Nacional.-Sede-das-duas-Casas-do-Poder-Legislativo-brasileiro-o-Congre.jpg.pagespeed.ic.pT1qTfFd7-.jpg

Congresso Nacional Foto: Leonardo Sá / Agência O Globo

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados aprovou a Medida Provisória 942 nesta quarta-feira que abre crédito extraordinário em favor da União. Com isso, R\$ 639.034.512 serão destinados à

Presidência da República e a três ministérios: Educação, Justiça e da Mulher, Família e Direitos Humanos.

O relator do texto, deputado General Peternelli (PSL-SP), votou pela aprovação da MP e considerou que a matéria "atende aos pressupostos de constitucionalidade, relevância e urgência".

A bancada do PT, apesar de favorável à medida, ponderou que a o governo federal tem executado uma parte reduzida dos recursos liberados à União para enfrentar a pandemia do novo coronavírus. O Conselho Nacional de Saúde apontou que o Ministério da Saúde executou apenas 23,6% dos recursos de combate à Covid-19.

— É uma oportunidade a mais para que o governo cumpra com o seu papel, temos acompanhado a execução orçamentária de tudo aquilo que temos aprovado na Câmara e no Senado Federal — disse o deputado Arlindo Chinaglia (PT-SP).

Os recursos seriam oriundos do cancelamento de emendas do Orçamento e podem ser aplicados em ações de enfrentamento da crise decorrente da pandemia do novo coronavírus. Ao todo, R\$ 339,4 milhões vão para o MEC, que deve distribuir os recursos para a Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares (Ebserh). Outros R\$ 185,5 milhões vão para 33 universidades federais de 19 estados e do Distrito Federal.

— A bancada do PSOL questiona o grau de execução que tem sido realizado, por exemplo, para o atendimento que tem que ser dado a povos indígenas — ponderou o deputado Glauber Braga (RJ). O texto agora segue para apreciação do Senado.

PUBLICIDADE

No caso do Ministério da Justiça, R\$ 24 milhões serão repassados ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal e R\$ 10,8 milhões para a Fundação Nacional do Índio (Funai).

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 22/07/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS: PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS CAI 3,5% DO PRIMEIRO PARA O 2º TRIMESTRE

Por Denise Luna e Fernanda Nunes



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/fa/2020/05/06/funcionario-em-plataforma-da-petrobras-no-campo-de-lula-litoral-do-rio-de-janeiro-1588794352910_v2_900x506.jpg

Segundo a empresa, a redução se deveu a impactos decorrentes da pandemia de covid-19
Imagem: Sergio Moraes/Reuters

A Petrobras informou nesta terça-feira, 21, que a produção de petróleo e gás natural no Brasil caiu 3,5% no segundo trimestre comparado ao primeiro, somando 2,757 milhões de barris diários de óleo equivalente (boe/d), contra 2,856 milhões boe/d registrados no primeiro trimestre de 2020. A produção de petróleo recuou 3,2%, para 2,245 milhões de barris por dia, ante 2,320 milhões de b/d no primeiro trimestre de 2020.

Segundo a empresa, a redução se deveu a impactos decorrentes da pandemia de covid-19, que fez a empresa hibernar plataformas que não são resilientes ao preço baixo do petróleo na época, além de interromper temporariamente a produção de algumas plataformas nas bacias de Campos e Santos.

A empresa destacou ainda que a queda da demanda foi mais forte em abril, com recuperação nos meses de maio e junho. “Apesar das dificuldades enfrentadas, conseguimos manter a produção de óleo no Brasil no patamar planejado”, afirmou a estatal em fato relevante enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 22/07/2020

SOB PRESSÃO, MINISTÉRIO DA ECONOMIA DIZ QUE ARRECADAÇÃO DOS ESTADOS FICOU R\$ 8,2 BI MAIOR EM JUNHO

As receitas com ICMS e IPVA mais o auxílio do Tesouro Nacional somaram R\$ 39,1 bilhões

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Sob pressão para aumentar em mais R\$ 16 bilhões os recursos para governadores e prefeitos, o Ministério da Economia divulgou dados nesta quarta-feira, 22, que mostram que com o socorro federal a arrecadação dos Estados em junho ficou R\$ 8,2 bilhões acima da obtida no mesmo mês do ano passado.

As receitas com ICMS e IPVA mais o auxílio do Tesouro Nacional somaram R\$ 39,1 bilhões. Em junho de 2019, sem os efeitos negativos da epidemia do coronavírus e o socorro da União, os Estados arrecadaram R\$ 30,9 bilhões.

Para a equipe econômica, os dados mostram que essas transferências conseguiram calibrar a receita dos Estados e municípios e mais do que ultrapassou o “buraco” no caixa que os governos regionais tinham em decorrência da queda de arrecadação devido à paralisação da economia na pandemia. A avaliação do governo é de que o resultado de junho “descontrói” o discurso de que eles estão com perda de arrecadação.

O Ministério da Economia vai lançar nesta quarta-feira, 22, site com um monitoramento da evolução da arrecadação dos Estados. Os dados mostram que no caso do Ceará, Minas Gerais, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte o chamado “índice de suficiência” está negativo. Esse indicador mede o total de socorro da União em 2020 mais as suas receitas de tributos, incluindo a suspensão do pagamento da dívida, em relação à arrecadação ao do mesmo período do ano passado.

O Acre também apresenta performance negativa, mas ainda não apresentou os dados de junho.

O Estado de São Paulo, que temia uma queda abrupta de receitas durante as negociações do auxílio no Congresso, conseguiu uma arrecadação de R\$ 11,1 bilhões em junho, superior aos R\$ 9 bilhões do mesmo período do ano passado. O seu índice de solvência também está positivo. O governo de São Paulo foi beneficiado pela suspensão da dívida que deu um alívio mensal de R\$ 1 bilhão.

Para o diretor da Secretaria Especial de Fazenda, Caio Megale, o painel mostra que o repasse foi bem-sucedido. Ele considera que o governo tomou a decisão acertada ao rejeitar um modelo de “seguro-receita” durante as negociações, pelo qual o seguro estaria vinculado à queda de arrecadação efetiva. Para ele, os Estados e municípios, com esse seguro, teriam uma receita garantida e não se esforçariam para arrecadar.

O socorro foi feito com base numa queda de arrecadação em torno de 30%. Os dados mostram que a arrecadação do ICMS e IPVA dos Estados (sem o socorro da União) caiu ano até junho 3,5%, ainda influenciada pelos resultados positivos dos três primeiros meses do ano. Em abril, a queda foi de 12,7%, passando para 22,8% em maio. Em junho, o recuo foi de 9,3%.

Os resultados até junho mostram que a arrecadação de ICMS e IPVA ficou R\$ 7,1 bilhões abaixo do mesmo período de 2019. Em contrapartida, o Executivo Federal repassou aos Estados R\$ 9 bilhões, e ainda deixou de cobrar R\$ 6,1 bilhões em dívidas.

Megale não descarta pressão dos Estados que estão com arrecadação negativa, mas ressalta que a arrecadação vem melhorando com a gradual retomada da economia e o suporte da União. Para ele, o socorro continuará robusto nos próximos meses.

O secretário lembrou que a lei que permitiu o auxílio de R\$ 60 bilhões em quatro parcelas não foi o único instrumento de suporte da União oferecido pelo governo federal. Repasses vinculados à Saúde, Assistência Social e Cultura somaram R\$ 25 bilhões, soma esforços para o combate aos problemas específicos gerados pela pandemia.

O painel não traz os dados dos municípios. Segundo Megale, esse acompanhamento é difícil, porque o governo não tem os dados de arrecadação das prefeituras como ocorre com os Estados.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

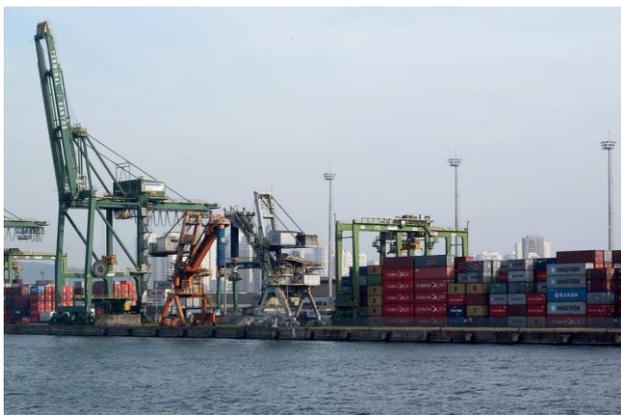
Data : 22/07/2020

COM QUEDA NAS IMPORTAÇÕES, SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL DEVE SUBIR ESTE ANO

Associação estima que as compras do País no exterior ficarão em US\$ 145,255 bilhões este ano, um tobo de 18,1% em relação a 2019

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

RIO – Com a recessão provocada pela pandemia de covid-19, o saldo da balança comercial do Brasil ficará em US\$ 47,466 bilhões, alta de 1,7% ante os US\$ 46,674 registrados em 2019, nas estimativas da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), revisadas conforme relatório divulgado nesta quarta-feira, 22. O superávit é US\$ 20 bilhões maior do que o inicialmente estimado pela AEB, que projetava um saldo comercial de US\$ 26,13 bilhões para 2020, conforme o relatório de dezembro de 2019.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/7/1506102203172.jpg>

Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) prevê que o saldo da balança comercial do Brasil terá alta de 1,7% ante 2019. Foto: Marcio Fernandes / Estadão

A revisão foi puxada pelas projeções para as importações. Agora, a AEB estima que as compras do País no exterior ficarão em US\$ 145,255 bilhões este ano, um tombo de 18,1% em relação a 2019. Em dezembro de 2019, antes da pandemia, a projeção apontava para US\$ 191,21 bilhões em importações em 2020.

Após a revisão, as maiores quedas projetadas pela AEB estão na importação de bens de consumo duráveis (US\$ 3,639 bilhões em 2020, tombo de 32,5% ante 2019) e de combustíveis e lubrificantes (US\$ 12,818 bilhões, tombo de 38,0% em relação ao ano passado). A importação de bens de capital deverá cair 10,0%, para US\$ 22,707 bilhões.

Do lado das exportações, também houve revisão para baixo, mas em menor magnitude. Agora, a AEB estima que as vendas no exterior somarão US\$ 192,721 bilhões em 2020, queda de 13,9% ante os US\$ 223,989 bilhões exportados em 2019. Em dezembro do ano passado, a estimativa apontava para exportações de US\$ 217,34 bilhões em 2020.

“A economia e o comércio mundial estão sendo fortemente impactados, direta e indiretamente, pela pandemia do coronavírus, levando a presente revisão das previsões para o comércio exterior em 2020 a mudanças bruscas de cenários, principalmente decorrentes de fatores externos, mas também de internos, que afetam os dados das projeções de exportações e importações”, diz o relatório divulgado nesta quarta-feira pela AEB.

Para a entidade, o superávit comercial apontado nas projeções pode ser classificado como “triplemente negativo”. “Será obtido com queda das exportações de 13,3%, das importações de 18,1%, e de 15,4% na corrente de comércio, com geração de redução da atividade econômica”, diz o relatório.

A AEB chamou a atenção ainda para o aprofundamento da dominação dos produtos básicos na pauta de exportações. A projeção de US\$ 56,295 bilhões para as exportações de produtos manufaturados fica no mesmo nível do que a indústria brasileira vendeu ao exterior em 2004. O principal responsável por isso foi a queda na demanda dos vizinhos da América do Sul, com destaque para a Argentina, em meio à crise econômica, diz o relatório da AEB.

Como consequência, soja, minério de ferro e petróleo, principais produtos de exportação do Brasil, pela ordem, aumentarão seu peso na pauta de exportações para 34% do total, nas contas da AEB. Em meio a mais uma safra recorde, a soja será, pelo sexto ano seguido, o principal produto de exportação do País.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 22/07/2020

BRDESCO, ITAÚ E SANTANDER LANÇAM PLANO PARA DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA AMAZÔNIA

Projeto dos três maiores bancos do País prevê financiamento para viabilizar investimentos para desenvolver a infraestrutura básica da região, entre outros pontos

Por Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo

Em meio à cobrança global para que o Brasil aumente seu comprometimento em relação aos temas ligados à mudança climática, os três maiores bancos privados do País, Bradesco, Itaú Unibanco e Santander, lançaram um plano conjunto para promover o desenvolvimento sustentável da Amazônia. A proposta inclui dez medidas, entre elas o estímulo às cadeias sustentáveis na

região e a viabilização de investimentos em infraestrutura básica para o desenvolvimento social e ambiental. O cronograma prevê a implementação dos itens ainda neste ano.

Os três bancos estavam entre os signatários de carta enviada ao vice-presidente da República, Hamilton Mourão, que pediu, no início do mês, políticas de combate ao desmatamento na Amazônia. Mourão é o presidente do Conselho Nacional da Amazônia Legal. O documento fez defesa da agenda do desenvolvimento sustentável e solicitou o combate "inflexível e abrangente" ao desmatamento ilegal na Amazônia. Agora, depois da cobrança, com o plano anunciado nesta quarta-feira, os bancos têm a intenção de entregar uma forma de ajuda efetiva em relação ao assunto, segundo uma fonte.

Para dar prosseguimento ao planejamento, os bancos formarão um conselho de especialistas com diferentes experiências e conhecimentos sobre as questões sociais e ambientais envolvendo a Amazônia. "Este projeto une Bradesco, Itaú e Santander pelo propósito de contribuir para um mundo melhor. A ideia é que todos precisam assumir sua parcela de compromisso com as futuras gerações. Por isso, lançamos uma agenda objetiva que pretende defender e valorizar a Amazônia, suas riquezas naturais, florestas, rios e cultura diversificada. Queremos dar passos concretos para tornar discurso em realidade. A Amazônia não é um problema. O ato de proteger a Amazônia guarda boa parte das respostas corretas para um mundo que tem dúvidas e incertezas", afirmou, em nota, o presidente do Bradesco, Octavio de Lazari Junior.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/5/1546388457659.jpg>

Octavio de Lazari Junior, presidente do Bradesco. Foto: Reuters/Paulo Whitaker

O presidente do Itaú Unibanco, Cândido Bracher, que há cerca de duas semanas participou de uma reunião, ao lado de um grupo de empresários, para tratar do tema com Mourão, disse, também em nota, que os bancos têm a responsabilidade "como agentes importantes do sistema financeiro" e que compartilham "as mesmas preocupações a respeito do desenvolvimento socioeconômico da Amazônia e da conservação ambiental". "Acreditamos que os três bancos têm forças complementares e, atuando de forma integrada, vemos grande potencial de geração de impacto positivo na região", destacou Bracher.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/4/1523562768545.jpg>

O presidente do Itaú Unibanco, Cândido Bracher Foto: Iara Morselli

Já o presidente do Santander, Sergio Rial, afirmou que o desafio em relação ao tema "impõe uma atuação firme e veloz a todos os atores que puderem participar da construção de um modelo de desenvolvimento sustentável para a Amazônia. Com a união de esforços da nossa indústria, conseguiremos fazer ainda mais por essa região, que tem um valor inestimável não só para o País, mas para todo o planeta", destacou.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/1/1595450814512.jpg>

Sergio Rial, presidente do Santander Brasil. Foto: Iara Morselli/Estadão

Além do estímulo às cadeias sustentáveis na região por meio de linhas de financiamento diferenciadas e ferramentas financeiras e não financeiras e a viabilização de investimentos em infraestrutura básica para o desenvolvimento social e ambiental, o plano dos três bancos inclui o fomento de um mercado de ativos e instrumentos financeiros de lastro "verde", a atração de investimentos e promoção de parcerias para o desenvolvimento de tecnologias que

impulsionem a bioeconomia e apoio para atores e lideranças locais que trabalhem em projetos de desenvolvimento socioeconômico na região.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 22/07/2020

MINISTRO DE MINAS E ENERGIA DIZ QUE PRIORIDADE DO GOVERNO É CAPITALIZAR ELETROBRÁS

Bento Albuquerque descartou a possibilidade de privatizar outras estatais vinculadas ao seu ministério, como a Petrobrás e a PPSA

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA — O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, disse que a prioridade da pasta é o projeto de capitalização da Eletrobrás e descartou a possibilidade de privatizar outras estatais vinculadas ao ministério, como a Petrobrás e a PPSA.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/8/1573139962681.jpg>

Bento Albuquerque, ministro de Minas e Energia Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Albuquerque disse que o projeto de lei de privatização da Eletrobrás está em discussão com lideranças do Senado e poderá receber aperfeiçoamentos. Otimista, o ministro disse acreditar que a proposta terá tramitação célere e poderá ser aprovada ainda neste ano. O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), alertou que só

abriria a comissão especial do projeto – enviado pelo Executivo ao Congresso em novembro do ano passado – quando o governo tivesse aparado arestas com o Senado.

“Já recebemos contribuições por parte do Congresso e entendemos que são efetivamente aperfeiçoamentos ao projeto de lei. Estamos em tratativas permanentes e acreditamos que ele possa ter sua aprovação no segundo semestre deste ano”, afirmou.

Conforme antecipou o Estadão/Broadcast, o governo negocia com o Congresso a inclusão de Tucuruí entre as usinas que poderão ter seus contratos alterados, do regime de cotas (custo) para o de produção independente (preços livres). Isso poderá aumentar a outorga a ser paga pela Eletrobrás em até R\$ 20 bilhões, já que o contrato de Tucuruí vence em 2024 e teria a renovação antecipada.

O Senado quer que ao menos metade desse valor seja direcionado às tarifas, para amortecer o aumento que virá com a privatização da Eletrobrás. O plano inicial era aplicar apenas um terço da arrecadação para este fim, mas o governo estaria disposto a fazer essa concessão. Os recursos serviriam para abater subsídios e descontos para grupos de interesse, que também oneram a tarifa.

O projeto de lei enviado pelo governo Bolsonaro ao Legislativo é muito semelhante ao do governo Temer. O texto ainda não tem comissão especial nem relator.

Petrobrás

Em relação às demais estatais, o ministro descartou qualquer possibilidade de privatização. Segundo ele, a venda de ativos, como refinarias, é parte do plano de negócios da Petrobrás, anunciado há mais de três anos, cujo objetivo é priorizar investimentos na exploração e produção de petróleo e gás em águas profundas. “Não há, em nenhum momento, pensamento ou estudo por parte do governo com relação à privatização da Petrobrás”, afirmou.

A venda de refinarias pela Petrobrás é alvo de ação do Senado, que considera uma burla à Lei das Estatais e uma tentativa de repassar ativos ao setor privado sem aval do Congresso, ou seja,

uma privatização disfarçada. A Câmara estava junto com o Senado na medida que questiona o processo, enviada ao Supremo Tribunal Federal (STF), mas desistiu da ação.

PPSA

Sobre a PPSA, estatal responsável por gerir os contratos de partilha oriundos de leilões do pré-sal, o ministro também descartou a possibilidade de privatização. Nesse regime de partilha, praticado no pré-sal, o governo fica com parte da produção, chamado de o óleo-lucro, e as receitas da comercialização do petróleo vão para o Fundo Social do Pré-Sal. Esse fundo já arrecadou R\$ 1 bilhão e se destina, basicamente, a custear gastos em saúde e educação. "Não existe nenhum trabalho para privatizar a PPSA", afirmou.

Albuquerque disse que o papel da PPSA é insubstituível. Hoje, a empresa administra 17 contratos e passará a cuidar, também, dos referentes aos campos de Atapu e Sépia em 2021. Segundo o ministro, é uma empresa enxuta, com mão-de-obra qualificada e que terá que administrar um portfólio de contratos da ordem de R\$ 1,5 trilhão em 30 anos.

O ministro deixou claro ainda que qualquer mudança em relação à PPSA teria que passar, necessariamente, pelo Congresso, pois a estatal foi criada por lei. "Para ser desfeita, precisa passar por avaliação do Congresso para que também seja autorizada alguma modificação no estatuto. Além disso, outro órgão de Estado teria que absorver as atribuições da empresa", afirmou. Porém, segundo ele, esse repasse de funções nunca esteve em análise no MME. "Não tenho conhecimento de que isso tenha sido avaliado pelo Ministério da Economia também", afirmou.

Nas últimas semanas, notícias a respeito da privatização da PPSA circularam na imprensa, segundo as quais a venda da estatal poderia render R\$ 500 bilhões à União. A ideia em avaliação na equipe econômica seria securitizar as receitas previstas nesses contratos de longo prazo e antecipá-las, algo vedado pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e condenado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 22/07/2020

CNI DEFENDE REFORMA TRIBUTÁRIA MAIS AMPLA, MAS AVALIA QUE PROPOSTA DO GOVERNO TRAZ AVANÇOS

Presidente da CNI defende que mudanças sejam mais abrangentes para que o sistema tributário deixe de ser entrave à competitividade no País

Por Sandra Manfrini, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Confederação Nacional da Indústria (CNI) defende uma reforma tributária mais ampla, com IVA Nacional abarcando tributos federais, além de ICMS e ISS. Apesar disso, avalia que a proposta apresentada na terça-feira, 21, pelo governo federal é "muito positiva e traz avanços substanciais para o sistema tributário". O governo entregou ao Congresso Nacional o que chamou de primeira fase da proposta de reforma tributária que prevê a unificação do PIS/Cofins na forma da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/3/1550583192439.jpg>

CNI - Robson Andrade

O presidente da CNI, Robson Andrade. Foto: Dida Sampaio/Estadão - 29/11/2018

Para a CNI, o modelo proposto pelo Executivo traz "simplificação, reduz a cumulatividade, melhora a distribuição da carga tributária e confere maior transparência para o pagamento de impostos". Mas a entidade avalia que a criação da CBS é "apenas o primeiro passo para uma reforma tributária mais ampla, que o Brasil precisa implementar para solucionar, enfim, um dos principais componentes do chamado 'Custo Brasil'".

O presidente da CNI, Robson Andrade, defende que as mudanças sejam mais abrangentes para que o sistema tributário deixe de ser o maior entrave à competitividade do setor produtivo. "O setor industrial apoia uma reforma tributária ampla, com a inclusão de outros impostos das esferas federal, estadual e municipal, resultando em um IVA Nacional que inclua também o IPI, a IOF, o ICMS e o ISS", afirma Andrade em nota divulgada há pouco.

A entidade destaca pontos positivos da proposta do governo, entre eles a mudança do atual modelo de crédito físico para o sistema de crédito financeiro, o que, na avaliação da CNI, reduz complexidade e incerteza sobre que operações dão direito a créditos a receber pelas empresas. Segundo a entidade, "essa mudança também levará à redução da cumulatividade, fator que acarreta aumento do custo final do produto brasileiro, reduzindo sua competitividade nas exportações e ante concorrentes importantes no mercado doméstico".

Outro ponto destacado como positivo pela entidade é o fato de a CBS promover melhor distribuição da carga tributária, com a adoção de alíquota padrão, de 12%, para quase todos os bens e serviços e manutenção de poucos regimes especiais e isenções. Para Robson Andrade, a CBS como proposta pelo governo confere maior transparência, pois não incidirá sobre ela própria e também não deve incidir sobre outros tributos, como ICMS e ISS.

Aprimoramentos

A CNI identificou pontos na proposta do governo que deveriam, na sua avaliação, ser aperfeiçoados. "A entidade pretende apresentar ao Governo Federal e ao Congresso algumas sugestões de aprimoramento e destaca, desde já, alguns pontos que, na avaliação da Indústria, precisam ser incorporados ao projeto. Um deles é a necessidade de inclusão de um dispositivo que determine a redução da alíquota da CBS caso a carga tributária resultante da nova contribuição supere a do atual modelo do PIS/PASEP e da Cofins", diz a nota. Para a entidade, é preciso ficar claro que a CBS não levará a um aumento da carga tributária. "Não há mais espaço para empresas e cidadãos pagarem mais impostos", destaca o presidente da CNI.

A indústria ainda sugere outro aprimoramento na proposta que é a necessidade de definição de prazos para restituição dos saldos credores da CBS que não sejam passíveis de compensação com outros tributos. Para a entidade, aumentar as hipóteses em que as empresas poderão utilizar créditos tributários é importante, mas potencializa o problema já existente de acúmulo.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 22/07/2020



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL MOSTRA INÍCIO DE RETOMADA ECONÔMICA EM "V", AFIRMA PRESIDENTE DO BC

Resultado da atividade econômica no segundo trimestre irá ditar o ritmo de crescimento do país no ano, disse Roberto Campos Neto na Live do Valor

Por Mariana Ribeiro, Estevão Tair e Lucas Hirata, Valor — Brasília e São Paulo

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse na Live do Valor que a estimativa de queda do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil de 6,4% em 2020 é pessimista e a assimetria "é para melhor". Segundo ele, o resultado da atividade econômica no segundo trimestre irá ditar o ritmo de crescimento do país no ano.

- Setor de serviços tem volta mais lenta que varejo e indústria, diz Campos
- Tendência de projeções deve se estabilizar quando sair resultado do 2º tri, diz Campos



[https://s2.glbimg.com/D4AbOPVkwNDfEU_W4h2rzSMnml8=/0x0:1920x1080/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/j/k/2KsREAQsu4V52iBfZZZw/livebc4.jpg](https://s2.glbimg.com/D4AbOPVkwNDfEU_W4h2rzSMnml8=/0x0:1920x1080/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/j/k/2KsREAQsu4V52iBfZZZw/livebc4.jpg)

— Foto: Reprodução/Youtube

Ele acrescentou que um dos fatores chave para o ângulo do “V” de crescimento é o crédito. “Temos feito grande esforço para que o canal de crédito siga funcionando”, disse, citando a nova leva de

medidas colocada em prática pela autoridade monetária nessa área.

Campos Neto afirmou que o país tem o início de uma retomada em V, mas que não deve ser verificado um “V completo”. Ele destacou que o país teve uma queda “abrupta e rápida” da atividade e que o primeiro movimento de volta tende a ser também mais rápido. Citou ainda que parte dos indicadores de confiança indica recuperação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/07/2020

BENTO ALBUQUERQUE ADMITE MUDANÇAS EM PROJETO DE PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Sem detalhar as alterações, ministro de Minas e Energia mostrou otimismo com tramitação “célere” do texto que trata da desestatização da companhia no Congresso

Por Daniel Rittner, Valor — Brasília 22/07/2020 13h46 Atualizado

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, admitiu hoje a existência de conversas com o Congresso Nacional para mudar pontos do projeto de lei que autoriza a privatização da Eletrobras, mas se esquivou de comentar detalhes do que está sendo negociado.

Há duas semanas, o Valor revelou que o governo sinalizou aos parlamentares concordância com a volta de uma “golden share” (ação especial com direito a veto em decisões estratégicas) da União e a criação de um fundo bilionário para a Região Norte como forma de destravar o andamento do projeto.

O PL foi enviado à Câmara dos Deputados no ano passado, mas até agora não houve a criação de uma comissão especial para discutir o assunto. O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), por sua vez, já alertou que a proposta original não tem maioria na Casa para ser aprovada.



[https://s2.glbimg.com/WwU63PltV1uTFrIVAVRijizGRZU=/0x0:3840x2550/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/n/V/GyzwcBQoA5gtBjfaii7A/101019leilaopetroleo019.jpg](https://s2.glbimg.com/WwU63PltV1uTFrIVAVRijizGRZU=/0x0:3840x2550/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/n/V/GyzwcBQoA5gtBjfaii7A/101019leilaopetroleo019.jpg)

Bento Albuquerque, ministro de Minas e Energia, sinalizou com mudanças no projeto de privatização da Eletrobras — Foto: Leo Pinheiro/Valor

“A capitalização da Eletrobras é prioridade do governo federal desde 2019”, disse Albuquerque, nesta manhã, em entrevista coletiva virtual. “Já recebemos contribuições por parte do Congresso Nacional, entendemos que elas são um aperfeiçoamento ao projeto de lei, estamos em tratativas permanentes”.

Segundo ele, que não detalhou quais alterações estão sendo discutidos, o projeto poderá ser aprovado no segundo semestre deste ano. “O diálogo tem sido bastante exitoso. Quando começar sua tramitação, o andamento será bastante célere”, afirmou o ministro.

A proposta prevê uma chamada de capital, com aporte de acionistas privados, que não seria acompanhada pela União. Dessa forma, a participação estatal na companhia cairia dos atuais 60% para algo próximo de 40%.

PPSA

Albuquerque descartou uma eventual privatização da Petróleo Pré-Sal (PPSA). “Não se fala, no governo, em privatização da PPSA. Nem é uma empresa que possa ser privatizada”, afirmou.

De acordo com ele, a estatal é uma empresa enxuta — tem cerca de 60 funcionários — e suas atribuições não podem ser exercidas pelo setor privado.

“Ela foi criada em 2010 para fazer a gestão dos contratos e a comercialização do óleo da União dos campos no pré-sal sob regime de partilha. Esse é o papel da PPSA, que existe por causa do regime de partilha. E [esse papel] é insubstituível. É o Estado quem precisa fazer essas ações.”

Lembrado posteriormente que notícias veiculadas na imprensa atribuíam ao Ministério da Economia uma expectativa de arrecadar até R\$ 500 bilhões com a eventual privatização da estatal, Albuquerque disse: “Não sei em que contexto o ministro Paulo Guedes colocou esses números.”

Além de auditar os custos das petroleiras que operam no pré-sal, em campos sob o regime de partilha (concessões não entram no mesmo sistema de fiscalização), a PPSA recolhe o valor do óleo-lucro da produção. Trata-se de um percentual, definido nos leilões, da produção fica para a União depois de deduzidos todos os custos de operação dos campos.

Albuquerque lembrou que a PPSA já vendeu mais de R\$ 1 bilhão em óleo-lucro até hoje. “Se fizermos uma prospecção dos recursos que poderão vir a ser arrecadados para a União nos próximos 30 anos, e isso depende muito do valor do petróleo, estamos falando em R\$ 1,5 trilhão em um período de 30 anos”, disse.

Em tese, a equipe econômica estaria de olho nessa cifra — ou em parte dela — por meio de uma possível antecipação dos recursos ao vender o controle da PPSA. Na prática, entretanto (e Albuquerque evitou esse detalhamento), poderia haver imenso questionamento jurídico pela antecipação de receitas futuras decorrentes de um recurso natural não renovável.

O ministro disse ainda que pretende anunciar, em agosto ou setembro, um novo calendário de leilões no setor de óleo e gás — incluindo novas datas para a 7ª rodada do pré-sal sob o regime de partilha e a 17ª rodada de concessões em áreas terrestres e do pós-sal. Esses certames foram suspensos após o início da pandemia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/07/2020

PETROS REDUZ PERDAS COM AÇÕES E TÍTULOS PÚBLICOS

Carteiras foram adaptadas e entre abril e junho tiveram ganhos de 9,42%

Por Juliana Schincariol — Do Rio 22/07/2020 05h01,



[https://s2.glbimg.com/laLk4SOGTUh_FtnaRn5EQJXOMuA=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/c/E/X9i2GzRYaReP2ejKrCAw/foto22fin-201-petros-c1.jpg](https://s2.glbimg.com/laLk4SOGTUh_FtnaRn5EQJXOMuA=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/c/E/X9i2GzRYaReP2ejKrCAw/foto22fin-201-petros-c1.jpg)

Alexandre Mathias, da Petros: perdas caíram ainda mais em julho — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Petros, fundo de pensão dos funcionários da Petrobras, recuperou parte das perdas registradas em março em função da crise provocada pelo coronavírus. As carteiras foram adaptadas e entre abril e junho tiveram ganhos de 9,42%. Com isso, o resultado negativo, que chegou a 14,2% em março, foi reduzido

para 5,87% ao fim de junho. “Os números seguem melhorando e as perdas caíram para 3% em julho”, disse ao Valor o diretor de investimentos Alexandre Mathias.

Nos últimos meses, a Petros aumentou em 10% sua exposição em renda variável e nas NTN-Bs longas, considerados os dois principais vetores de risco em um fundo de pensão. Com o avanço de mais de 30% da exposição em bolsa no segundo trimestre e alta de 6% dos títulos públicos, foi possível minimizar as perdas.

O resultado da Petros está em linha com o setor. Os fundos de pensão atingiram o fundo do poço em março, e vem apresentando uma trajetória “bastante positiva”, na visão do superintendente da Previc, regulador os fundos de pensão, Lucio Capelletto. “A tendência é de equilíbrio técnico e agora está se falando até em superávit [em 2020]. Os resultados têm sido positivos e estamos retornando à situação pré-crise”, afirmou Capelletto.

Considerando um prazo de 18 meses, a rentabilidade acumulada da Petros é de 12,67%, superior ao CDI do período (7,82%). “A conclusão é que o dinheiro que ficou na Petros rendeu muito mais que o CDI. A despeito de toda a volatilidade, os ganhos de 2019 mais do que compensaram as perdas de 2020”, afirmou Mathias. No ano passado, a rentabilidade foi de 20%, a melhor em 12 anos.

Desde o fim de 2019, a Petros revisou o modelo de gestão de ativos, o que faculta um melhor posicionamento em cenários de crise. Para cada uma das alocações do fundo de pensão, há uma estratégia - ou “programa de investimentos” - que, segundo Mathias, precisa ser tão boa ou melhor que seus equivalentes disponíveis no mercado.

Entre os programas de investimentos estão fundos de ações, que administram no total R\$ 3,5 bilhões, um fundo passivo que precifica o Ibovespa e que tem R\$ 5,5 bilhões, além da carteira de ações própria atualmente avaliada em cerca de R\$ 9 bilhões. A tendência, segundo Mathias, é que a fatia de renda variável total da Petros oscile entre R\$ 20 bilhões e R\$ 30 bilhões e a ideia é dividi-la em vários fundos. Aos poucos, serão abertos novos programas de investimento.

Um das próximas alternativas que o fundo de pensão da Petrobras estuda é o investimento em “small caps”, que pode ser de R\$ 1 bilhão a R\$ 1,5 bilhão. “Estamos tentando criar mecanismos para que o nosso tamanho não seja uma restrição para buscar valor para os participantes”, afirmou.

A estratégia dos programas de investimentos pode facilitar a aplicação nas ofertas, não só de ações mas de outros títulos do mercado também. Determinadas emissões acabam sendo muito pequenas para o porte de uma fundação como a Petros - e também a Previ, do Banco do Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/07/2020

INCÊNDIO EM DOIS TERMINAIS NO PORTO DE PARANAGUÁ INTERROMPE EMBARQUE DE GRÃOS E FARELO

Corredor de exportação teve operações temporariamente paralisadas Por Fernanda Pressinott, *Valor — São Paulo 22/07/2020 12h43*

Atualizado Um incêndio atingiu por volta das 04h00 de hoje a estrutura de correias transportadoras de dois terminais privados que operam com exportação de grãos sólidos no porto de Paranaguá. O corpo de bombeiros e a Guarda Portuária foram imediatamente acionados e as chamas foram controladas por volta das 06h30, informou a administração do porto. Neste momento, os terminais atingidos trabalham apenas no rescaldo.

Segundo informações iniciais, o fogo teria começado na estrutura da AGTL e se alastrado para a empresa ao lado, a Cimbessul. Ambas têm as estruturas aéreas localizadas sobre a avenida Coronel José Lobo, em Paranaguá.

Por medidas de segurança, desde o aviso do incêndio as operações de embarque de grãos e farelo pelo Corredor de Exportação foram interrompidas. Desde as 07h30, todas as correias estão sendo lavadas para garantir que não haja mais nenhuma fagulha.

Assim que essa limpeza for feita, a administração do portos do Paraná, a Associação dos Operadores Portuários do Corredor (AOCEP) e a Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá. (Atexp) vão avaliar o retorno imediato das operações.

No corredor de exportação do porto de Paranaguá 11 terminais atuam no embarque de graneis, interligados. Neste primeiro momento, a volta das operações será sem o embarque dos dois terminais afetados. Os outros nove terminais (dois públicos e sete privados) continuarão operando.

As causas do incêndio estão sendo investigadas e reparos serão feitos imediatamente para que os dois terminais voltem à operação o quanto antes. As operações nos demais berços, incluindo a movimentação de contêineres, fertilizantes e carga geral, não foram afetadas e seguem normais, informa a administração.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/07/2020

RUMO FIRMA PARCERIA COM CARAMURU EM GO

Pelo acordo, as empresas vão construir um terminal rodoferroviário dedicado ao transporte de grãos em São Simão; investimento de R\$ 80 milhões

Por Rafael Bitencourt — De Brasília

A Rumo Logística e a Caramuru Alimentos firmaram nova parceria para construir um terminal rodoferroviário dedicado ao transporte de grãos em São Simão, em Goiás. O plano é ampliar a capacidade de escoamento da produção, da região para o Porto de Santos (SP), por meio de trecho da Ferrovia Norte Sul, que será concluído no próximo ano. Hoje, já existe um terminal logístico em operação no local, mas dedicado ao transporte fluvial e rodoviário.

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (DEM), esteve ontem com representantes das duas companhias para tratar de detalhes do projeto. O investimento deve alcançar R\$ 80 milhões.

Caiado disse que as empresas estão pleiteando isenção na cobrança de tributos estaduais, em especial do ICMS, na aquisição do maquinário necessário para modernizar e ampliar a capacidade do terminal.

“A operação de transbordo será mais sofisticada e eficiente. Outras empresas, também poderão usar a capacidade do terminal para se beneficiarem do custo reduzido do transporte e do ganho de competitividade com a carga que chegará até o Porto de Santos. Produtores de Minas Gerais e Mato Grosso também vão sentir essa mudança”, disse o governador ao Valor.

A Rumo e a Caramuru já têm parceria em terminal portuário em Santos. As duas companhias não se manifestaram sobre o novo projeto no sudeste de Goiás.

De acordo com o governo de Goiás, o terminal de São Simão deve começar a operar no primeiro semestre de 2021, com capacidade estática de 42 mil toneladas distribuídas em seis silos. A equipe de Caiado informou que a nova estrutura permitirá a descarga de 850 toneladas por hora pelo ramal rodoviário e o carregamento de 3 mil toneladas por hora no modal ferroviário.

A carga de soja, milho e farelo de soja que embarcar na Ferrovia Norte-Sul seguirá por trecho, também da Rumo, da Malha Paulista até Santos, onde partirá para destinos internacionais por navios. O grupo de logística levou a concessão do trecho de 1,5 mil quilômetros da Norte-Sul, entre Porto Nacional (TO) a Estrela d'Oeste (SP), em leilão realizado em março do ano passado. Em maio deste ano, a Rumo assinou a prorrogação de contratos, por mais 30 anos, da Malha Paulista.

As autoridades do Estado têm a expectativa de que o terminal de São Simão reúna a capacidade de movimentar mais de 5,5 milhões de toneladas de grãos por ano, que corresponde à carga transportada por 80 mil caminhões no mesmo período. Atualmente, o terminal da Caramuru tem a operação voltada para o escoamento de grãos por balsas pelo rio Paranaíba, que acessa a Hidrovia do Paraná-Tietê.

Caiado explicou que o terminal terá um sistema automatizado receberá a carga dos caminhões, que será despachada num silo especial, e fará uso de tubulação para despejar os grãos diretamente nos vagões posicionados na ferrovia.

“Teremos um ganho de produtividade. O custo do frete cai, mas o caminhão passa a atuar em distâncias mais curtas ou em novas áreas subutilizadas, que vão gerar demanda adicional”, disse o governador de Goiás.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/07/2020

LINHA DO BNDES DE SOCORRO A USINAS FICA SEM DEMANDA

Recuperação em combustíveis e renda com exportação de açúcar frearam apetite do setor

Por Camila Souza Ramos — De São Paulo 22/07/2020



[https://s2.glbimg.com/94QuSRdDR26XkfEOzIfLbQaB4ol=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/f/9/R7wR7oRzeXwuMsFbZEUQ/foto22agr-101-etanol-b8.jpg](https://s2.glbimg.com/94QuSRdDR26XkfEOzIfLbQaB4ol=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/f/9/R7wR7oRzeXwuMsFbZEUQ/foto22agr-101-etanol-b8.jpg)

BNDES, presidido por Gustavo Montezano, avalia que a falta de demanda por linha reflete a recuperação do mercado — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

Única medida de apoio concedida pelo governo federal ao setor sucroalcooleiro para atravessar a crise provocada pelo coronavírus, a linha de financiamento de R\$ 3 bilhões para estocar etanol, anunciada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) há mais de um mês, não recebeu até o momento nem um pedido sequer de acesso ao recurso, de acordo com as informações enviadas ao Valor pelo banco de fomento.

Questionado quanto ao motivo da ausência de demanda, o BNDES avaliou que foi a “melhora da situação do mercado de combustíveis ocorrida após o lançamento do produto”, que refletiu a desvalorização do dólar, a alta do petróleo e a recuperação da demanda.

Mas, quando a linha de financiamento foi colocada na praça, no início de junho, os preços do etanol no mercado já estavam acima dos preços de referência da linha, que são de R\$ 1,54 o litro para o etanol hidratado e R\$ 1,62 o litro para o etanol anidro. O preço de referência é o que o BNDES garante à usina pelo etanol estocado.

Na época do anúncio, o indicador Cepea/Esalq para o etanol hidratado vendido pelas usinas de São Paulo estava em R\$ 1,622 o litro, enquanto o indicador do etanol anidro estava em R\$ 1,8059 o litro. O único mercado acompanhado pelo Cepea em que os preços estavam - e ainda estão - abaixo dos valores de referência da linha de financiamento é o de etanol hidratado em Goiás, para vendas internas. E, de lá para cá, os preços do etanol pouco oscilaram nos mercados das regiões Centro-Sul e do Nordeste.

O descompasso explica-se pela demora do BNDES em apresentar a linha às usinas. O setor havia começado a reivindicar um apoio financeiro no fim de março, mas só foi atendido mais de dois meses depois. Na época do anúncio, o chefe do departamento do Complexo Agroalimentar e Biocombustíveis do BNDES, Mauro Mattoso, disse que as condições do mercado haviam melhorado desde que o banco e outras instituições financeiras começaram a desenhar o produto e já antevia uma demanda baixa.

Desde o anúncio da linha, na primeira semana de junho, a cotação do petróleo Brent já subiu quase 9% e o dólar apreciou-se em cerca de 6%, o que incentivou a Petrobras a realizar sucessivas elevações no preço da gasolina A vendida nas refinarias, acumulando alta de 13%. Neste momento, o preço do combustível vendido pela estatal já está acima do valor de um ano atrás.

O mercado de combustíveis também está saindo progressivamente do fundo do poço atingido em abril, quando registrou quedas de mais de 50% nas vendas. Em junho, o consumo de combustíveis indicava volume 12,6% menor do que um ano atrás, conforme dados preliminares da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) compilados pela União das Indústrias de Cana-deAçúcar (Unica).

Mas a situação do mercado de etanol não teria melhorado se não fosse o desempenho excepcional do mercado de açúcar, que tem apresentado produção e exportação aquecidas, ressaltou Antonio de Padua Rodrigues, diretor técnico da Unica. Tanto que, das 229 milhões de toneladas de cana processada do início da safra 2020/21 até o fim de junho, 46% do caldo foi direcionado à produção de açúcar, ante 35% no mesmo período da safra passada. “Se não tivesse essa situação do adoçante, a capitalização com o açúcar seria menor e as usinas teriam que produzir mais etanol, o que levaria a uma guerra de preço com a gasolina”, disse o diretor técnico da Unica.

Mas alguns aspectos do formato da linha também foram avaliados como pouco atrativos por algumas usinas. Em recente entrevista ao Valor, o presidente da CerradinhoBio, Paulo Motta, disse que o prazo de dois anos para garantir etanol em estoque era um fator que dificultava o acesso, já que as usinas vendem todo o biocombustível produzido até o fim da entressafra. O executivo também criticou a exigência para oferecer 150% da produção em garantia e ainda por um preço que considerou baixo.

Outra crítica comum no setor, feita quando a linha foi anunciada, era que, ao compartilhar o financiamento com bancos privados, o BNDES estaria restringindo o acesso do recurso, já que muitas usinas ou estão em recuperação judicial, ou não têm acesso ao sistema financeiro por causa de endividamentos anteriores, embora sejam as que mais precisem de apoio.

A linha para estocagem continuará disponível para tomada de recursos até o fim de setembro. Porém, com a evolução dos mercados de petróleo e açúcar até o momento e com o cenário de recuperação, ainda que moderada, do consumo de combustíveis, a perspectiva é que boa parte dos R\$ 3 bilhões não sejam acessados, afirmou Padua.

Em projeções divulgadas nesta semana, a consultoria Pecege avaliou que os preços do etanol hidratado tendem a subir nos próximos meses com a redução da produção mesmo no cenário de recuperação mais lenta da demanda. No cenário mais pessimista, a Pecege estimou que o estoque de etanol em dezembro ficará pouco abaixo do registrado no fim de 2019, o que tende a facilitar a recuperação de preços.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/07/2020

PRODUÇÃO DA PETROBRAS CAI 3,7% NO 2º TRI

Empresa, contudo, manteve ativas as exportações, mesmo diante de choque da demanda global
Por André Ramalho — Do Rio 22/07/2020

A Petrobras fechou o segundo trimestre com uma queda de 3,7% na produção de óleo e gás, na comparação com o primeiro trimestre. A empresa produziu, em média, 2,802 milhões de barris diários de óleo equivalente (BOE/dia) entre abril e junho, período em que o choque de demanda global, decorrente dos efeitos da pandemia da covid-19, atingiu seus momentos mais críticos, sobretudo entre abril e maio. Frente ao segundo trimestre de 2019, o volume, por sua vez, representa uma alta de 4,1%.

A estatal reportou ontem, em seu relatório de produção e vendas, alguns sinais de melhora no consumo de óleo e derivados, traduzidos pela recuperação gradual das atividades de suas refinarias. A empresa manteve a meta de produção de óleo e gás para 2020, de 2,7 milhões de BOE/dia - com variação de 2,5% para cima ou para baixo.

Na comparação anual, a única região produtiva da petroleira que evoluiu foi o pré-sal, com 1,527 milhão de barris/dia

Os dados operacionais do segundo trimestre mostram também que, diante da deterioração do mercado doméstico, a estatal conseguiu se manter ativa no comércio exterior. A Petrobras exportou, entre abril e junho, em média, 962 mil barris/dia de óleo bruto e derivados. O volume significa redução de 6,7% ante o primeiro trimestre, mas um salto de 58,7% em relação ao segundo trimestre de 2019.

No mês mais crítico de contração da demanda global, em abril, a companhia conseguiu bater recorde de exportação de óleo cru, de 1,025 milhão de barris/dia. A empresa não conseguiu manter o ritmo nos meses seguintes, até mesmo em função da recuperação da demanda interna. Mesmo assim, os volumes de exportação do segundo trimestre ficaram acima dos patamares de 2019. A estatal credita o resultado a esforços nas áreas de logística e marketing e à boa entrada do petróleo do pré-sal, sobretudo na Ásia.

A produção de petróleo da companhia, no Brasil, totalizou 2,245 milhões de barris/dia - recuo de 3,2% na comparação com o primeiro trimestre. Frente ao segundo trimestre de 2019, por sua vez, houve crescimento de 9,4%.

A companhia esclareceu que a pandemia exigiu ajustes nas rotinas de operação, com a redução do número de turnos nas unidades para 50% do efetivo regular. Os dados do segundo trimestre refletiram, também, a decisão da petroleira de desativar 62 plataformas que operam em águas rasas com custos mais elevados. Diante disso, a produção em águas rasas caiu 14% em relação ao primeiro trimestre e 40,3% na comparação com o segundo trimestre de 2019, para 37 mil barris/dia.

Devido à redução de efetivo embarcado, a estatal diminuiu também as atividades de parada para manutenção de plataformas. A expectativa é que as paradas voltem a ocorrer a partir de setembro.

Já em terra, a Petrobras produziu 108 mil barris/dia, redução de 5,3% ante o primeiro trimestre e de 11,5% na comparação anual. A queda é decorrente da venda do Polo Macau (RN) e das restrições nas unidades de processamento de gás por questões sanitárias. No pós-sal, a queda foi de 7,6% ante janeiro a março de 2020 e de 18,1% frente a abril e junho de 2019, para 573 mil barris/dia.

Na comparação anual, a única região produtiva que evoluiu foi o pré-sal. Ao todo, a empresa produziu 1,527 milhão de barris/dia na camada, o que representa crescimento de 30,7% ante o segundo trimestre de 2019. Mesmo a joia de coroa da Petrobras, contudo, não escapou dos efeitos da pandemia e fechou o segundo trimestre com queda de 1% ante igual período do ano passado. Isso reflete, em parte, os impactos gerados pela interrupção de duas plataformas de Lula (Tupi), principal campo produtor do país: a unidade Cidade de Angra dos Reis parou de 5 a 17 de maio e a embarcação Cidade de Mangaratiba, de 30 de abril a 10 de maio, para desinfecção. Ambas foram afetadas pela covid-19.

No refino, a empresa produziu, em média, 1,642 milhão de barris/dia entre abril e junho - redução de 10,6% ante o primeiro trimestre e de 7% na comparação anual. O resultado foi significativamente impactado pelo recuo da demanda interna, principalmente em abril, quando fator de utilização das refinarias chegou a 59%. O mercado doméstico, porém, vem se recuperando e o fator de utilização das refinarias retornou aos patamares anteriores à pandemia, tendo alcançado 74% em maio e 78% em junho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/07/2020

ESTATAL RECORRE À JUSTIÇA CONTRA ARBITRAGEM

Petrobras recorre à Justiça contra arbitragem que deu ganho de causa a fundos de pensão estatais

Por Juliana Schincariol — Do Rio 22/07/2020

A Petrobras apresentou pedido na Justiça para anular a decisão arbitral favorável aos fundos de pensão Petros e Previ em uma disputa contra a petroleira. A companhia tenta reverter sentença que determinou que deverá pagar uma indenização às fundações por supostos danos causados por informações incompletas e falsas que teriam sido prestadas pela estatal.

O documento obtido pelo Valor foi apresentado na 5ª Vara Empresarial do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ). “A Petrobras está ciente da excepcionalidade de que se reveste o controle judicial da atividade arbitral e dos estritos limites dentro dos quais é cabível uma ação anulatória”, diz o documento assinado pelo Souto Correa Advogados.

Na noite de ontem, a petroleira divulgou comunicado em que confirmou o arquivamento do processo. Conforme determina a Câmara de Arbitragem do Mercado (CAM), da B3, a ação judicial tramita em segredo de justiça: “A Petrobras reitera que seguirá buscando a anulação definitiva da sentença parcial, por suas graves falhas e impropriedades, e continuará a se defender vigorosamente, em respeito a seus atuais acionistas, em todas as arbitragens de que é parte”, disse a estatal.

No fim de maio, a sentença do tribunal arbitral trouxe o entendimento, inédito no mercado brasileiro, de que os investidores devem ser indenizados pela companhia, quando a lei das S.A. prevê responsabilização apenas dos administradores e dos controladores. O argumento é de que atos de corrupção e informações falsas divulgadas pela petroleira teriam inflado o valor das ações. Mas quando os problemas vieram à tona os investidores tiveram prejuízos com a queda dos papéis. A sentença foi parcial, uma vez que deu ganho de causa aos fundos mas ainda falta calcular o valor da rescisão.

Para fundamentar a petição, a petroleira consultou quatro juristas - Paulo Cezar Pinheiro Carneiro, Leonardo Greco, Luiz Roberto Ayoub e Nelson Eizirik. Entre os pontos apontados, está o de que a sentença arbitral parcial não especificou quais seriam os atos ilícitos e quais seriam atribuíveis à Petrobras. Também não fundamentou o entendimento quanto à culpa da empresa ou expôs as razões pelas quais entende que haveria responsabilidade da companhia.

O documento afirma que na sequência da Operação Lava-Jato, acionistas ajuizaram ações indenizatórias contra a Petrobras, pleiteando ressarcimento do suposto dano que teriam experimentado. E que o poder judiciário tem rejeitado todos eles, uma vez que o direito brasileiro não conferiu ao acionista pretensão indenizatória em face da companhia. Outro ponto foi que o descumprimento dos deveres de administração - principalmente, dever de lealdade - de alguns ex-administradores afetou o patrimônio da companhia e aos acionistas de forma indireta.

A empresa alega que a sentença arbitral condenou a Petrobras sem que pudesse apresentar provas. E que desejava demonstrar, por exemplo, que eventual falsidade em informação divulgada ao mercado ocorreu por ato de terceiros e que agiu com diligência na apuração e divulgação de informações ao mercado. Também aponta que nem a Petros nem a Previ consideraram as informações que agora alegam falsas para comprar ou vender as ações da Petrobras.

A petição solicita troca do tribunal arbitral. Se obtiver decisão favorável na Justiça quanto a anulação da decisão, o caso volta à CAM para que provas, por exemplo, possam ser produzidas. Procuradas, Previ e Petros não comentaram.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 22/07/2020



AGÊNCIA BRASIL - DF

CÂMARA APROVA MP COM REFORÇO DE ATÉ R\$ 16 BI A ESTADOS E MUNICÍPIOS

Matéria segue para análise do Senado

Por Luciano Nascimento – Repórter da Agência Brasil - Brasília

O plenário da Câmara dos Deputados aprovou hoje (22) a Medida Provisória (MP) 938/20 que destina R\$ 16 bilhões para reforçar o repasse da União aos fundos de Participação dos Estados e dos Municípios (FPE e FPM), em razão de perdas na arrecadação em função da pandemia de covid-19. A matéria segue agora para análise do Senado.

O texto aprovado na manhã desta quarta-feira, pelos deputados, estende o repasse até o mês de novembro. Inicialmente, a MP previa o complemento nas parcelas dos fundos apenas no período de abril a junho.

Em seu parecer, o relator, deputado Hildo Rocha (MDB-MA), disse que havia uma "sobra" de R\$ 6 bilhões nos recursos, uma vez que o repasse do governo a estados e municípios, até o final de junho, foi de cerca de R\$ 10 bilhões.

"Em relação à presente MP, temos a execução orçamentária de aproximadamente R\$ 9,86 bilhões até 18 de julho (valor pago), restando saldo significativo em relação ao valor projetado inicialmente. Cabe notar que, quando editada esta MP, havia a expectativa de retomada mais breve da atividade econômica. O que vemos, entretanto, é o prolongamento da quarentena, com reflexos negativos na capacidade financeira dos entes subnacionais", disse o relator.

Estados e municípios sofrem com a queda nos fundos que são abastecidos com a arrecadação do Imposto de Renda (IR) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

De acordo com a MP, as transferências para cada estado e município ficam a cargo da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e limitadas ao máximo de R\$ 4 bilhões por mês. Se o valor calculado para um mês for maior do que o limite mensal, poderá haver compensação no mês seguinte, a critério do Ministério da Economia. Se for menor, só será depositado o valor efetivamente apurado pela STN.

"A União, na condição de ente mais forte da Federação, tem mesmo que se comprometer com uma ajuda proporcional ao tamanho do problema, do contrário poderíamos enfrentar o colapso dos serviços públicos", afirmou Hildo Rocha.

Setor de transportes

A aprovação da MP 938 só ocorreu após um acordo entre os líderes partidários. O texto do relator previa um aporte adicional de R\$ 4 bilhões que seriam destinados para socorrer o setor de transporte. A iniciativa gerou polêmica e vários deputados chegaram a pedir a retirada da proposta de pauta, com o argumento de que o aporte não havia sido debatido na Casa.

Ao anunciar o acordo, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), disse que o tema deverá ser tratado por meio de um projeto de lei e analisado novamente na próxima semana.

"Tinha um texto que estava polêmico e a matéria iria vencer na próxima semana, então fizemos o acordo de retirar a parte que estava gerando polêmica e ficamos apenas com a parte de prorrogação dos recursos para estados e municípios e, na próxima semana, a gente trata dos outros temas", disse.

Segundo Maia, diferentemente do auxílio no repasse do FPE e FPM, que foi maior para os estados do Nordeste, o impacto no setor de transporte é maior nos estados do Sudeste, que concentram as cidades com maior número de habitantes.

"O setor de transporte público está tendo muitas dificuldades, assim como o setor aéreo e tantos outros setores. Estamos trabalhando, junto com o governo federal, prefeitos e governadores, um texto para transferência de recursos para estados e municípios, para que eles possam dar o suporte necessário para que o sistema continue funcionando nas cidades médias e grandes, principalmente, que têm o sistema mais pesado", disse.

Edição: Lílian Beraldo
Fonte: Agência Brasil - DF
Data : 22/07/2020

CORONAVÍRUS CAUSARÁ QUEDA DE 13,9% NAS EXPORTAÇÕES, ESTIMA A AEB

Crédito: Arquivo/Agência Brasil



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/07/porto-de-santos-das-768x432.jpg>

A previsão anterior da entidade, divulgada em 18 de dezembro do ano passado, apontava para exportações de US\$ 217,341 bi, importações de US\$ 191,211 bi e superávit de US\$ 26,130 bilhões (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)

A revisão da balança comercial para 2020, divulgada hoje (22) pela Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), no Rio de Janeiro, prevê exportações de US\$ 192,721 bilhões, queda de 13,9% em relação aos US\$ 223,989 bi em 2019; e importações de US\$ 145,255 bilhões, recuo de 18,1% em relação aos US\$ 177,344 bi do ano passado.

Para o superávit, estimado em US\$ 47,466 bilhões em 2020, haverá aumento de 1,7% em comparação com os US\$ 46,674 bilhões de 2019. Os números já refletem os efeitos da pandemia do novo coronavírus, disse à Agência Brasil o presidente da AEB, José Augusto de Castro.

A previsão anterior da entidade, divulgada em 18 de dezembro do ano passado, apontava para exportações de US\$ 217,341 bi, importações de US\$ 191,211 bi e superávit de US\$ 26,130 bilhões.

"Dezembro era completamente diferente, não tinha pandemia. As exportações cresceriam porque o Produto Interno Bruto (PIB, soma de todos os bens e serviços produzidos no Brasil, também cresceria, mas agora isso não vai mais acontecer. Então, o dado de dezembro não tem nada a ver com a realidade", afirmou Castro.

Segundo a revisão feita pela AEB, o superávit projetado evoluiu em relação à previsão anterior porque, com a queda do PIB no mercado interno, as exportações terão uma queda muito forte. Isso faz com que cresça o superávit, não pelo aumento nas exportações, mas pela retração nas importações.

O estudo da AEB salienta que o superávit comercial projetado para o Brasil em 2020 será triplamente negativo, pois será obtido com queda das exportações de 13,9%, das importações de 18,1%, e de 15,4% na corrente de comércio, com geração de redução da atividade econômica.

Os dados projetados para 2020 sinalizam que o Brasil deverá ocupar a 30ª posição no ranking mundial de exportação e 31ª de importação, com a participação nas exportações globais caindo para perto de 1%.

Manufaturados

O presidente da AEB explicou, ainda, que a queda de 13,9% nas exportações se deve, principalmente, à redução de 27,3% dos produtos manufaturados, responsáveis pela geração de empregos qualificados no país. Na América do Sul, nosso principal cliente de manufaturados, em especial automóveis, que é a Argentina, está passando por uma grande crise. “É um cenário em 2020, sob todos os aspectos, negativo”, disse Castro.

Dos principais itens brasileiros de exportação, dez são commodities (produtos agrícolas e minerais comercializados no mercado internacional). “Não tem nenhum produto manufaturado”, observou. Pelo sexto ano consecutivo, a soja será o principal produto de exportação do Brasil em 2020, seguida do minério de ferro e do petróleo.

Na lista de manufaturados exportáveis, os principais produtos são automóveis e aviões, cujas quedas previstas para este ano pela AEB atingem 36,7% e 66,5%, respectivamente. “Em manufaturados, nós não temos nada para destacar de positivo”, sintetizou.

Excetuando o ano de 2018, o estudo da AEB revela que as exportações nacionais de manufaturados se mantêm em patamar inferior a US\$ 80 bilhões desde 2014, com o valor projetado para 2020 de US\$ 56,295 bilhões, perto das exportações registradas em 2004.

Brasil e China

O presidente da AEB torce para que 2020 passe rápido e 2021 comece logo, de preferência com alguma mudança estrutural, como a reforma tributária.

Ele analisou que, em princípio, o projeto de reforma tributária apresentado ao Congresso pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, atende ao setor porque a exportação não será tributada. Na opinião do presidente da AEB, a redução de custos é positiva porque contribui para aumentar as exportações de manufaturados.

No atual cenário, a China continua – “mais do que nunca” – como o principal cliente do Brasil, por conta das commodities, totalizando participação de 35%. “É uma concentração muito grande em um único país”, comentou Castro.

Para ele, é preciso reduzir o chamado custo Brasil para tornar a China cliente de produtos manufaturados brasileiros e não apenas de commodities. O grupo de países da União Europeia pode se tornar também um cliente dos manufaturados produzidos no Brasil, finalizou.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 22/07/2020

CONTAS PÚBLICAS DEVEM FECHAR O ANO COM DÉFICIT DE R\$ 787,45 BILHÕES

Projeção anterior era de R\$ 540,53 bilhões

Por Kelly Oliveira – Repórter da Agência Brasil – Brasília

Com a recessão econômica provocada pela pandemia de covid-19, o governo elevou mais uma vez a previsão para o déficit nas contas públicas. Segundo projeção do Relatório Bimestral de Avaliação de Receitas e Despesas, divulgado hoje (22), pelo Ministério da Economia, o déficit primário deve chegar a R\$ 787,45 bilhões.

O déficit primário representa o resultado negativo nas contas do governo, desconsiderando os juros da dívida pública. No relatório anterior, divulgado em maio, o ministério previa que o déficit nas contas públicas ficaria em R\$ 540,53 bilhões.

O ministério fez as projeções com base em uma previsão de queda do Produto Interno Bruto (PIB), soma de todos os bens e serviços produzidos no país, em 4,7%.

Edição: Juliana Andrade

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 22/07/2020



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200722-refino-divulgacao-oil-group.jpg>

Divulgação Oil Group

Foco de plantas de refino de menor porte está em atendimento a demandas locais.

Portos brasileiros podem passar a abrigar nos próximos anos novos projetos de refino em suas instalações. A viabilidade dependerá de demandas locais e da proximidade das plantas com os campos de extração de petróleo. A Oil Group tem planos de construir seis refinarias de pequeno porte no Brasil, com investimentos da ordem de US\$ 2 bilhões num período de sete anos. A primeira delas, no Porto do Açu, tem obras previstas para começar em 2021. A área de abrangência da refinaria do Porto do Açu compreende a região do norte fluminense. A refinaria terá capacidade de 20 mil barris por dia para produção de derivados a partir do óleo cru. Os produtos, que serão destinados aos mercados interno e externo, sairão por oleodutos até as indústrias petroquímicas ou rumo às distribuidoras de combustível.

A Oil Group confirmou à Portos e Navios o interesse de construir seis refinarias para atender demandas locais. “Pretendemos construir quatro refinarias modulares e duas mini refinarias, sempre atendendo as demandas locais. As modulares devem ser em portos. As regiões potenciais são Sudeste e Nordeste”, adiantou o diretor de downstream da empresa no Brasil, Luiz Otávio Massa.

A empresa identifica oportunidades na atividade de refino no Brasil em nichos de mercado proporcionados por ganhos logísticos. Na visão da Oil Group, o ineditismo desse modelo de refinarias modulares no Brasil favorece a aplicação do conhecimento e experiência do grupo, proporcionando baixo impacto ambiental, produtos de alta qualidade e menor capex (investimento). A empresa também elenca como vantagens a rapidez na implantação, baixo grau de complexidade, alto grau de automação, alta flexibilidade na produção de derivados voltados ao nicho de mercado a ser atendido.

Uma refinaria com 20 mil barris de capacidade corresponde a aproximadamente 1% da atual capacidade de refino nacional. Marcus D’Elia, sócio da Leggio Consultoria, avalia que, apesar de não ser uma capacidade grande em termos de país, uma mini refinaria é importante para atender a demandas locais. No caso da unidade do Açu, ele enxerga bom posicionamento devido ao acesso ao petróleo vindo das bacias de Campos e Santos, possibilitando o refino no complexo portuário e a venda para região de Campos (RJ), talvez algumas cidades do sul capixaba. D’Elia ressaltou que, para fazer sentido, esse tipo de investimento em escala menor precisa de proximidade com o suprimento de petróleo para se tornar viável.

O consultor observa que a visão dos potenciais compradores de refinarias da Petrobras está focada em rentabilizar as plantas. Segundo D’Elia, são grandes grupos que estarão voltados para aumento de capacidade de cada unidade que for adquirida da estatal brasileira. A expectativa inicial era que as proposta vinculantes comesçassem a ser fechadas em maio, porém o processo acabou adiado devido à pandemia. “Não enxergo impacto sobre o interesse na compra dos ativos. Até agora não vimos nenhum player dos que já haviam desde início do processo”, comentou.

D'Elia acrescentou que os índices de consumo no país apresentaram forte recuperação em junho, o que está se repetindo em julho. O mercado espera que os números do consumo no segundo semestre tenham diferença pequena na comparação com o mesmo período do ano passado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2020

ALLIANZ: BAIXA RECORDE DE PERDAS NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 22/07/2020 - 18:00



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200228-container-navio.jpg>

As consequências do coronavírus e uma desaceleração econômica continuada podem ameaçar a melhoria da segurança a longo prazo e desencadear um aumento nas perdas devido a medidas para redução de custos, tripulação fatigada, embarcações ociosas e ineficiente resposta a emergências.

As grandes perdas na navegação estão em seu nível mais baixo, tendo caído mais de 20% em relação ao ano anterior, segundo o estudo da Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS), Safety & Shipping Review 2020. No entanto, a crise do coronavírus pode comprometer melhorias de segurança feitas no setor em 2020 e além, pois condições operacionais difíceis e uma forte desaceleração econômica apresentam um conjunto único de desafios.

“O coronavírus atingiu o segmento do transporte marítimo em um momento difícil já que busca reduzir suas emissões, há ainda questões como mudança climática, riscos políticos, pirataria e é um setor que lida com problemas constantes como incêndios nas embarcações”, diz Baptiste Ossena, líder global de seguros de casco AGCS. “Agora, o setor também enfrenta a tarefa de operar em um mundo muito diferente, com as incertas implicações econômicas e de saúde pública da pandemia.”

O estudo anual da AGCS analisa perdas acima de 100 toneladas brutas (GT) e também identifica 10 desafios da crise do coronavírus para o setor da navegação que podem afetar a segurança e o gerenciamento de riscos. Em 2019, foram relatadas 41 perdas totais de navios em todo o mundo versus 53 no ano anterior. Isso representa um declínio aproximado de 70% em 10 anos e é resultado de esforços sustentados nas áreas de regulação, treinamento e avanço tecnológico, entre outros. Mais de 950 perdas foram relatadas desde o início de 2010.

Desafios do Coronavírus

O setor de navegação continuou a operar durante a pandemia, apesar das disrupções nos portos e das mudanças nas tripulações. Embora qualquer redução nas viagens devido a restrições de coronavírus possa diminuir a atividade de perda nesse meio tempo, o relatório destaca 10 desafios que podem aumentar os riscos. Entre eles estão:

- A incapacidade de mudar de tripulação está afetando o bem-estar dos marinheiros, o que poderia levar a um aumento no erro humano a bordo dos navios.
- A interrupção da manutenção e serviços essenciais aumenta o risco de danos às máquinas, que já é uma das principais causas de sinistros em Marine.
- Vistorias oficiais e inspeções portuárias reduzidas ou atrasadas podem levar a práticas não seguras ou a equipamentos defeituosos não serem detectados.
- Danos e atrasos na carga passam a ser mais comuns, uma vez que as cadeias de abastecimento estão sob pressão.
- A capacidade de responder rapidamente a uma emergência também pode ser comprometida com consequências para incidentes importantes que dependem de suporte externo.

- O número crescente de navios de cruzeiro e petroleiros em lay-up em todo o mundo representa exposições financeiras significativas, devido à ameaça potencial de condições climáticas extremas, pirataria ou riscos políticos.

“Proprietários de navios também enfrentam pressões de custo adicionais devido a uma desaceleração da economia e do comércio”, diz o capitão Rahul Khanna, diretor global de consultoria de risco em Marine AGCS. “Sabemos, por crises já ocorridas no passado, que os orçamentos para tripulação e manutenção estão entre as primeiras áreas que podem ser cortadas e isso pode afetar a operação segura de embarcações e máquinas, potencialmente causando danos ou avarias, o que, por sua vez, levaria a encalhamento ou colisões. É crucial que os padrões de segurança e manutenção não sejam afetados por nenhuma crise.”

Principais locais de perdas e navios mais afetados

De acordo com o relatório, a região do Sul da China, Indochina, Indonésia e Filipinas continua sendo o principal local de perdas, com 12 embarcações em 2019 e 228 na última década - uma em cada quatro perdas globais. Alto volume de comércio, rotas de navegação movimentadas, frotas mais antigas, exposição a tufões e questões de segurança em algumas rotas domésticas de balsa são fatores que contribuem para esses números. No entanto, em 2019, as perdas diminuíram pelo segundo ano consecutivo. O Golfo do México (4) e a Costa Oeste da África (3) estão em segundo e terceiro lugares.

Os navios cargueiros (15) representaram mais de um terço das perdas no ano passado, enquanto as naufrágios (afundados) foram a principal causa de todas as perdas totais, representando três em cada quatro (31). O mau tempo foi responsável por uma em cada cinco perdas. Problemas com transportadores e navios roll-on / roll-off (Ro-Ro) continuam entre as principais questões de segurança. O total de perdas envolvendo Ro-Ros aumentou ano a ano, além de incidentes menores (+ 20%) - uma tendência que continua em 2020.

“O aumento no número e na gravidade dos sinistros de navios Ro-Ro é preocupante. Eles podem estar mais expostos a incêndios e problemas de estabilidade do que outros navios”, diz Khanna. “Muitos têm inversões rápidas nos portos e várias investigações de acidentes revelaram que as verificações de estabilidade antes da partida não foram realizadas como deveriam ou foram baseadas em informações imprecisas da carga. Muitas vezes considerações de ordem comercial colocaram em risco embarcações e tripulações e é vital que isso seja abordado em terra e a bordo.”

Pequenos incidentes vêm crescendo

Enquanto o total de perdas continua apresentando uma tendência positiva, o número de incidentes reportados (2.815) aumentou 5% ano a ano, devido a danos nas máquinas, que causaram mais de um em cada três (1.044). O aumento de episódios nas águas das Ilhas Britânicas, Mar do Norte, Canal da Mancha e Golfo da Biscaia (605) fez com que essas regiões substituíssem o Mediterrâneo Oriental como o nº1 do ranking pela primeira vez desde 2011, representando um em cada cinco incidentes no mundo.

“Não podemos perder de vista o fato de que, embora as perdas totais tenham diminuído significativamente, o número total de incidentes aumentou ano a ano”, diz Ossena. “Não é preciso muito para que um incidente grave resulte em uma perda total e, portanto, os sinais de alerta estão ali.”

Houve quase 200 incêndios reportados em navios no ano passado, um aumento de 13%, com cinco perdas totais somente em 2019. Cargas mal declaradas são uma das principais causas. Tomar medidas para resolver esse problema é vital, pois ele só piora à medida que as embarcações se tornam maiores e a variedade de mercadorias transportadas cresce. Produtos químicos e baterias são cada vez mais transportados em contêineres e representam um sério risco de incêndio se forem declarados ou armazenados incorretamente.

Tensões geopolíticas e a tecnologia impactam a segurança da navegação

Enquanto isso, os eventos no Golfo de Omã e no Mar da China Meridional mostram que a rivalidade política está também em alto mar e o transporte marítimo continuará sendo atraído para as disputas geopolíticas. O aumento do risco político e dos conflitos civis em todo o mundo tem implicações no transporte marítimo, como a capacidade de proteger tripulações e acessar portos com segurança. Além disso, a pirataria continua sendo uma grande ameaça, com o Golfo da Guiné ressurgindo como principal foco global, com a América Latina vendo o aumento do assalto à mão armada e reaparecendo também no Estreito de Cingapura.

Proprietários também estão cada vez mais preocupados com a perspectiva de conflitos cibernéticos. Há um número crescente de ataques de spoofing por GPS em navios, particularmente no Oriente Médio e na China, enquanto há relatos de um aumento de 400% nas tentativas de ataques cibernéticos no setor marítimo desde o surto de coronavírus.

Navegação fluvial: perigos na Amazônia

No Brasil, um dos principais parques industriais do país está localizado em Manaus, Amazonas, no norte brasileiro, local onde o transporte de cargas e pessoas é majoritariamente feito através dos rios da região.

“Durante os 5 dias em que uma carga habitualmente leva para sair do norte e chegar aos grandes centros consumidores no sudeste, balsas transportando os mais diversos tipos de produtos vêm experimentando um aumento no número de ações criminosas de roubo de carga e uma preocupação também com colisões, seja com bancos de areia ou outras embarcações, muitas delas irregulares”, afirma Egleson Ferreira, consultor de risco em marine AGCS América do Sul.

Em mais de 50 anos de atividade industrial na região Amazônica, os desafios do distrito industrial para escoamento da carga pouco mudaram. As mercadorias, em sua maioria, são transportadas em carretas desde as unidades fabris em Manaus até portos da cidade onde embarcam em balsas que levam 5 dias até a cidade de Belém do Pará. Lá, inicia-se o trajeto rodoviário por mais 3 dias até a região sudeste brasileira.

Apesar dos desafios, o transporte fluvial ainda é mais rápido quando comparado ao transporte marítimo – que prolongaria o trajeto em cerca de 10 dias - e mais barato do que o transporte aéreo.

Outros temas abordados no AGCS Safety & Shipping Review incluem:

Metas para reduzir as emissões definirão o risco para a navegação nos próximos anos. O objetivo de reduzir pela metade as emissões de CO2 até 2050 exigirá que o mercado altere radicalmente combustíveis, tecnologia de motores e até o design das embarcações. Desde 1º de janeiro de 2020, os níveis permitidos de enxofre no óleo combustível marítimo foram reduzidos. No entanto, estar em conformidade não é simples e os problemas de adequação podem levar a um aumento nos sinistros de danos às máquinas. Por fim, a descarbonização também terá implicações regulatórias, operacionais e de reputação. O progresso na abordagem das mudanças climáticas pode estagnar com o foco agora na pandemia do coronavírus. Isso não pode acontecer.

As novas tecnologias não fazem milagres, mas são uma ferramenta cada vez mais útil: A tecnologia de transporte marítimo pode ser positiva para a segurança e no caso de sinistros, e vem sendo cada vez mais usada para combater alguns dos riscos destacados no relatório - desde reduzir a ameaça de incêndio em embarcações, monitorar a temperatura da carga até integrar sistemas de supressão a drones no futuro. O aumento do uso de sistemas de controle industrial para monitorar e manter os motores pode reduzir significativamente os danos às máquinas e os incidentes de avaria, uma das maiores causas atuais de sinistros.

Navios azarados – Os navios mais propensos a acidentes do ano passado foram duas balsas nas ilhas Gregas e um graneleiro na América do Norte, todos envolvidos em seis incidentes diferentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2020

PRIVATIZAR TUDO É A SOLUÇÃO?

Ricardo Maranhão OPINIÃO 22/07/2020 - 17:58



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180305-dinheiro.jpg>

A privatização é, simplificada, a transferência do controle, direto ou indireto, do Estado, para grupos privados.

Para alguns, a venda do controle de empresas estatais, justifica-se, porque:

- reduziria o déficit público e a dívida do Estado;
 - garantiria melhores produtos e serviços para os consumidores;
 - traria preços e tarifas públicas módicas, para todos;
- - proporcionaria eficiência à economia.

O presidente Jair Bolsonaro confessou, publicamente, que nada entende de economia. Entregou, com plenos poderes, a gestão da economia brasileira, ao ministro Paulo Guedes. Deu a ele "carta branca" para escolha dos ocupantes de cargos, dentre os mais importantes da República, como os presidentes da Petrobrás, Eletrobrás, Banco Central, BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica, dentre outros.

Guedes, ligado umbilicalmente ao sistema financeiro, estudou, com bolsa concedida pelo poder público - que ele tanto critica - na Universidade de Chicago, templo do liberalismo.

O ministro chega com discurso raivoso, ofensivo. Ataca o Estado. Para ele os servidores públicos são parasitas e o Estado o hospedeiro. A solução única para o déficit público é vender, vender e vender todas as empresas estatais.

Em artigo recente, ao qual dei o título de Proposta démodé, afirmo que "já vi este filme". Com esta afirmação procurei mostrar que esta receita nem sempre leva aos objetivos desejados. Tanto no Brasil, como no exterior. Ao contrário. Estudo elaborado por Instituição Internacional, o TNI - Transnational Institute, mostra que as privatizações, por seus efeitos, em muitos casos negativos, estão sendo abandonadas e substituídas por reestatizações, pela volta ao controle público. Isto vem ocorrendo, nos últimos 10 anos, em quase 900 processos, em todo o mundo, nos mais variados segmentos da economia, como água e esgoto, telecomunicações, transportes, educação e muitos outros.

O TNI é uma organização que reúne diferentes entidades, de países diversos, como o Observatório das Multinacionais, a Câmara Federal do Trabalho da Áustria (AK), a Federação Sindical Europeia de Serviços Públicos (FSESP-EPSU), a Engenharia Sem Fronteiras, da Catalunha, o Sindicato dos Servidores Municipais e Gerais da Noruega, o Sindicato Canadense das Funções Públicas (SCFP-CUPE), a Unidade de Investigação da Internacionalização dos Serviços Públicos. O trabalho do TNI contou, ainda, com a colaboração de professores e pesquisadores das Universidades de Cambridge, Cornell e Greenwich. Os interessados podem acessar o documento, na íntegra em:

<https://bit.ly/3eSjCjU>

E por que as comunidades estão exigindo a volta do controle público? A explicação é simples. As privatizações, ao contrário do discurso liberal, trazem preços e tarifas elevadas, proibitivas, queda na qualidade dos serviços, insuficiência de investimentos, desemprego, precarização do trabalho, dentre outros malefícios.

Também no Brasil, os resultados destas privatizações devem ser avaliados com rigor, com isenção, o que não costuma ser feito pela mídia, ela mesma privada e oligopolizada, que bate palmas para o processo que ela equipara a santo remédio.

O país viveu a experiência das privatizações em diferentes governos. Sobretudo no de FHC, que privatizou bancos, siderurgia, petroquímica, fertilizantes, geração e distribuição de energia, água e

esgoto, telecomunicações, transportes ferroviário, rodoviário, metroviário, aéreo e marítimo, mineração, gás canalizado, turismo e outros, alegando, principalmente, a necessidade de reduzir a dívida pública. No início do processo a dívida era da ordem de 20 ou 30 bilhões de reais. Ao final foi multiplicada por mais de 10! Hoje já ultrapassa R\$ 4 trilhões.

A Vale, cantada em verso e prosa, como empresa de sucesso, provocou as duas maiores catástrofes ambientais da história do país, com centenas de mortes e prejuízos monumentais. Outros desastres ainda podem ocorrer.

A Telemar, hoje OI, em recuperação judicial, segundo dizem, estaria insolvente. Das cinco empresas que lideram queixas e reclamações nos Procon(s), quatro são do setor de telecomunicações, Vivo/Telefônica, Claro/NET, Tim, além da OI (esta com 145.000 demandas em 2018). Todas resultaram de privatizações, feitas no Sistema Telebrás.

No setor elétrico, pagamos uma das energias mais caras do mundo.

Rodovias pedagiadas, como a BR-040, estão sendo devolvidas ao poder concedente, com a alegação de prejuízos, incapacidade em realizar os investimentos compromissados. Também há problemas nas rodovias BR-060, BR-153, BR-163, BR-262, com centenas de quilômetros, administradas por consórcios e concessionárias como Invepar, CCR, Triunfo, Concebra e outras. Ocorrem litígios, desentendimentos e devolução de concessões em aeroportos, como em São Gonçalo do Amarante (RN), Viracopos (Campinas-SP), onde as concessionárias buscam indenizações bilionárias do poder público.

O equilíbrio fiscal e a redução da dívida pública também devem ser alcançados por outros caminhos. Combatendo a sonegação, cobrando, com rigor e competência, centenas de bilhões de reais inscritos na dívida pública. Revisando e cancelando imunidades, isenções, desonerações e benesses tributárias, algumas desnecessárias ou injustificáveis. Instituído taxaço sobre grandes fortunas. Cobrando mais dos mais ricos e aliviando os cidadãos de baixa renda em obediência ao princípio da capacidade contributiva. Menos impostos sobre o consumo essencial e maior oneração do patrimônio e da renda. Enfim, fazendo justiça social.

Ricardo Maranhão Ricardo Maranhão é engenheiro, ex-deputado federal e conselheiro vitalício do Clube de Engenharia

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2020

ECOBASIL É ADIADO PARA 2021

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/07/2020 - 17:51



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/180326-ecobrasil.jpg>

A 16ª edição do Ecobrasil - Seminário Nacional sobre Indústria Marítima e Meio Ambiente foi adiado para 11 e 12 de maio de 2021.

O atual cenário da pandemia do Covid-19 não oferece garantias suficientes para a realização do evento. Embora o Rio de Janeiro, local do seminário, esteja passando por momento de estabilização da transmissão do novo coronavírus, sanitaristas não apostam em queda vertical nos próximos dois meses. A flexibilização determinada pela prefeitura, segundo eles, também não contribui para uma aposta de queda no contágio em curto prazo.

Além disso, o tradicional evento de meio ambiente recebe anualmente participantes de todo o país. Viagens e aglomeração não são recomendadas no atual cenário.

A equipe da Portos e Navios, trabalhando em home office desde o início da pandemia no Brasil, já dá início à preparação do tradicional evento realizado desde 2002.

O Ecobrasil seria realizado em 29 e 30 de setembro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2020

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS CRESCE 10% EM JUNHO NO PAÍS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/07/2020 - 17:48



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170307-caminhao-rodovia-navio.jpg>

A AT&M Tecnologia, empresa do mercado averbação de seguros de transporte, registrou em junho R\$ 532 bilhões em movimentação de cargas em todo o país, aumento de 10,5% em relação ao mês anterior, quando foram contabilizados R\$ 482 bilhões. Foram averbados (registros de cada movimentação de carga) 64 milhões de documentos, aumento de 7% em relação a maio, quando foram averbados 57 milhões de pedidos de

transporte. “Além dos valores de cargas movimentadas no território brasileiro, a quantidade de transportes realizados de mercadorias também registrou aumento, sinais que refletem a recuperação da economia, mesmo que seja de uma forma lenta”, comenta Vagner Toledo, sócio fundador da empresa.

Em junho deste ano, houve aumento de 8,3% no valor total das cargas movimentadas na comparação com junho de 2019, quando foram contabilizados R\$ 496 bilhões. Ao mesmo tempo, o volume de documentos averbados obteve aumento de 74,4% em relação a junho do ano passado. Esse balanço mensal é desenvolvido a partir de notas fiscais e dos documentos eletrônicos de Conhecimentos de Transportes (CT-es) informados diariamente no momento do embarque pelo transportador. A base de dados é formada por mais de 26 mil transportadoras e embarcadores em todo o país.

Vagner Toledo explica que no mês de junho vários setores da indústria retomaram suas atividades e o varejo mostrou sinais de leve aquecimento. O desempenho dos setores do e-commerce, agronegócio, medicamentos, produtos de higiene e perfumaria e supermercados também contribuíram para que o país comece a registrar os primeiros sinais de recuperação.

Segundo ele, a pandemia do novo coronavírus trouxe mudanças de comportamento em relação ao consumo que devem perdurar por um bom tempo. “Muitos setores vão precisar de adaptações, visto que o e-commerce está sendo incorporado com maior velocidade em diversos setores e as vendas presenciais já estão cercadas por novos cuidados e protocolos de conduta para que os negócios mantenham-se vivos. Com esse “novo normal”, o mercado de transportes precisará identificar e adaptar novas rotinas operacionais para minimizar impactos nos prazos de execução de suas demandas”, finaliza Toledo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2020

RELATÓRIO: TRANSPORTE DE CONTÊINERES AVANÇA NA REDUÇÃO DE EMISSÕES DE CO2

Da Redação NAVEGAÇÃO 21/07/2020 - 20:34

As emissões de dióxido de carbono da indústria marítima global de contêineres caíram em 2019 e continuaram a progredir constantemente, de acordo com um novo relatório da Clean Cargo, um fórum dedicado a reduzir o impacto ambiental da indústria naval. O relatório anual, que inclui dados de aproximadamente 3.500 embarcações, indica que o transporte de contêineres continua a melhorar sua eficiência ambiental em toda a frota.

As médias da indústria global de emissões de CO2 por contêiner por quilômetro diminuíram 5,6% para navios de carga seca e 2,5% para frigorificados. A Clean Cargo também relatou uma redução superior a 10% nas emissões globais de SOx, embora seja observado que sua metodologia e cálculos não levam em consideração o aumento do uso de sistemas de limpeza de gases de escape.

Os resultados são baseados em dados de CO2 e SOx de 2019 fornecidos por 17 grandes transportadoras, o que representa 85% da capacidade global de contêineres. Todos os dados foram verificados por terceiros.

As melhorias nas emissões de CO2 pelas transportadoras de carga seca foram observadas em todas as principais rotas comerciais. Foi alcançada uma redução de 12% nas rotas da Ásia para o Oriente Médio, Índia, Mediterrâneo e Mar Negro. Cerca de 6% foi obtido nas rotas entre os portos da Ásia e da América do Norte, na costa leste e oeste, enquanto a redução ficou em 3% nas rotas comerciais entre a Ásia e o norte da Europa.

A análise da tendência de 10 anos mostra que as emissões mais baixas se correlacionam com o trabalho de transporte mais intenso e o aumento do tamanho do navio.

“Dados padronizados, consolidados e de emissões em todo o setor são essenciais para os esforços de descarbonização. A Clean Cargo continua a fornecer fatores e ferramentas de emissão líderes do setor para compradores de frete para calcular suas emissões e tomar decisões de compras que incorporam impactos ambientais”, disse Angie Farrag-Thibault, diretora de colaborações e transportes da BSR e diretora de programas da Clean Cargo. “Com mais de 60 marcas e despachantes globais trabalhando com a indústria e a Clean Cargo, estamos fazendo um excelente progresso coletivo. Mas sabemos que são necessárias mais ações: a colaboração completa da cadeia de valor é fundamental para transformar o sistema e incentivamos o envolvimento de mais marcas.”

A Clean Cargo também relata que o uso de óleo combustível pesado (HFO) diminuiu de mais de 97% para menos de 87% nos últimos 10 anos, mas não se viu grandes mudanças nos tipos de combustível no relatório mais recente. Eles observaram um ligeiro aumento no MDO e um aumento substancial no LFO, GNL e combustíveis híbridos, embora continuem representando uma pequena porção do combustível total consumido. Embarcações ultra-grandes continuam a usar HFO ou combustíveis convencionais, com o uso de combustível híbrido aumentando em embarcações grandes, enquanto o GNL até agora é usado principalmente em embarcações menores.

A Clean Cargo desenvolveu uma metodologia padronizada e um sistema de relatório que foi adotado globalmente pelo setor, com os armadores enviando dados operacionais de toda a frota para a BSR anualmente para a agregação dos fatores de emissão das rotas comerciais. Os resultados produzem scorecards de desempenho ambiental para cada transportadora, que são usados para atender às metas de sustentabilidade da cadeia de suprimentos.

Entre as transportadoras participantes do índice anual estão AP Moller - Maersk, CMA CGM Group, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line, Hapag-Lloyd, Hyundai MM, MSC, ONE (Ocean Network Express) e Yang Ming Marine Transport.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/07/2020