



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ALEXANDRE MACHADO: CONHECIMENTO DE EMBARQUE DIGITAL (EBL): ESTAMOS PREPARADOS?

O eBL é uma realidade, porém, existem ainda necessidades que vão além da padronização
Por Alexandre Machado 22.07.20 16h01

Diante da urgente necessidade em resolver as ineficiências e falhas da cadeia global de suprimentos expostas pela covid-19, diversas entidades internacionais (públicas e privadas) vem buscando uma melhor solução para a digitalização dos processos que envolvam o comércio internacional, sempre em prol da melhor eficiência e a sua não interoperabilidade. Nesse sentido, nos últimos meses, a Digital Container Shipping Association (DCSA) e a International Port Community Systems Association's (IPCSA) intensificaram seus trabalhos sobre Conhecimento de Embarque Eletrônico (Electronic Bill of Lading - eB/L) – a primeira observando as questões de padronização e a segunda, segurança cibernética entre outros. E ambas concordam com o uso do Blockchain para uma maior segurança.

O Bill of Lading (B/L), também chamado de Conhecimento de Embarque ou de Transporte Marítimo, é um dos documentos mais importantes do comércio internacional de mercadorias (remessa e frete). Funciona como prova do contrato de transporte, comprovante de embarque e título de crédito.

Trata-se de um documento jurídico crítico para o shipper, o consignee e para o freight forwarder. Tradicionalmente, é emitido como um documento em papel físico, em três vias originais. Dependendo de como será emitido, existem várias combinações e permutas possíveis em termos de quem deve endossá-lo para liberação de carga e pagamento.

Devido à sua importância, o B/L original é frequentemente transferido usando o modelo de entrega garantida. No entanto, esse modelo apresenta limitações de custo. Vale lembrar que esse tramite de entrega é por vezes demorado, levando cerca de cinco a dez dias (média), o que acaba elevando o manuseio, podendo este ser perdido, roubado ou modificado (fraudado).

Além disso, a reemissão ou verificação do B/L também pode ser cara e demorada. Como consequência, as mercadorias podem ficar retidas no porto, gerando multas e aumentando o risco de danos, que por sua vez elevará os custos finais da mercadoria.

Dessa forma, surge o Conhecimento de Embarque Eletrônico (eB/L). Trata-se de um modelo digital, porém não é a mesma coisa que um B/L Original. Embora a transmissão de uma cópia em PDF por e-mail seja rápida e barata, ela não é segura e, mais importante, não garante que haja apenas um único titular do documento. A mesma imagem em PDF pode ser enviada para várias partes, e todas elas podem reivindicar direitos sobre as mercadorias transportadas.

Nesse sentido, é certo afirmar que o setor privado busca efetivar o modelo eletrônico. Mas quanto ao setor governamental e o sistema legal brasileiro, estariam estes preparados? A resposta é não! O sistema governamental brasileiro em relação à tecnologia vem fazendo um bom trabalho. A Secretaria Especial da Receita Federal, através do Serpro, está no caminho certo, porém, deve ser concretizado bem mais lentamente que o setor privado, tendo em vista não só as incertezas do próprio sistema Blockchain (que dará segurança ao documento), como um ambiente regulatório ainda não satisfatório, o que pode gerar grande insegurança jurídica a todos os envolvidos.

O que sabemos é que a Receita Federal Brasileira vem gradativamente se alinhando com a Organização Mundial das Aduanas, que por sua vez alinha-se às iniciativas prevista no Acordo de Facilitação de Comércio e da Organização Mundial de Comércio (OMC), do qual o Brasil é signatário. Isso ficou claro com a apresentação do Time Release Study - Brazil na última semana.

Dessa forma, do ponto de vista da autoridade aduaneira, observa-se um foco constante em encontrar tecnologias inovadoras e novos métodos e técnicas para se tornar mais eficaz na avaliação de riscos e na inspeção das mercadorias que circulam através de suas fronteiras – ao mesmo tempo que deve examinar as consequências que essas mudanças terão no comércio, evitando a criação de ônus e obstáculos adicionais para as entidades envolvidas no intercâmbio.

A adoção de tecnologia flexível é essencial para transformações estratégicas significativas, porém sempre mais demoradas. Os maiores desafios para implantação do eB/L e por sua vez do Blockchain serão, sem dúvida, além de um respaldo legal robusto, a capacidade de interoperabilidade por parte de todos os agentes, e que provavelmente só será obtida pela criação de uma governança centralizada, uma padronização cooperativa entre diversas iniciativas e os diversos governos, a qual será responsável por criar políticas e padrões que ajudem a alcançar a interoperabilidade. O eBL é uma realidade, porém, existe ainda uma necessidade que vai além da padronização. É necessária uma resposta legal urgente aos infortúnios que se sucederam, igual aos já vistos nos modelos de documentos físicos atuais.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 23/07/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ AUDIÊNCIA VIRTUAL SOBRE NORMA DE TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE SOCIETÁRIO OU DE TITULARIDADE DE CONTRATO DE CONCESSÃO DE PORTO ORGANIZADO

A ANTAQ estabeleceu que a audiência pública presencial prevista na Audiência Pública nº 10/2020-ANTAQ ocorrerá no modelo virtual em 6 de agosto de 2020, com início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento.

Objetivo da Audiência Pública

Obter contribuições, subsídios e sugestões para proposta de norma que dispõe sobre a regulamentação dos procedimentos para a transferência de controle societário ou de titularidade de contrato de concessão de porto organizado, de contrato de arrendamento de instalação portuária e contrato de adesão de instalação portuária, nos termos da Lei nº 12.815, de 2013, conforme previsto no art. 30 da Lei nº 10.233, de 2001, e nos incisos I e VII do art. 3º do Decreto nº 8.033, de 2013, na forma do seu Anexo.

Inscrições

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no Youtube. Não será necessária inscrição para assistir à audiência pública. Os interessados em se manifestar na audiência se inscreverão pelo aplicativo de mensagens Whatsapp no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 10h às 14h do dia 6 de agosto de 2020. Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no Whatsapp.

Os interessados também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo Microsoft Teams. Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no Teams para ser convidado a entrar na sala na sua vez; e, em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta Teams, será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo Whatsapp.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 23/07/2020

Polêmica, contribuição tem sido defendida pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, como moeda de troca para a desoneração da folha de pagamentos

A primeira parte da proposta da Reforma Tributária foi entregue nesta terça-feira, 21, ao Congresso Nacional, pelo ministro da Economia, Paulo Guedes. A unificação do PIS e da COFINS num imposto único, com alíquota de 12%, faz parte do texto. Mas o famigerado Imposto sobre Transações Financeiras (ITF) ficou de fora. A promessa é que ele seja apresentado em agosto, numa segunda parte da proposta do governo, que há mais de um ano e meio ensaia seu projeto de reforma.

Inevitavelmente, o ITF é comparado à CPMF, criada em 1994 como um imposto provisório para financiar a saúde pública. A alíquota, inicialmente de 0,2%, incidia sobre quase todas as movimentações bancárias, exceto nas ações da Bolsa, nos saques de aposentadorias, seguro-desemprego, salários e transferências entre contas correntes de mesma titularidade. Chegou a 0,38% e financiou de tudo, menos a saúde. O tributo foi extinto em 2007, após arrecadar R\$ 223 bilhões durante sua vigência. Ainda incerto, o caminho do ITF de Guedes parece ser o de taxar somente as transações digitais, como compras em débito e crédito, e girar em torno de 0,2%.

Na opinião do tributarista Eduardo Gonzaga Oliveira de Natal, o imposto sobre movimentações financeiras é uma solução paliativa e um tributo típico de países pouco desenvolvidos. “Bolívia e Hungria, por exemplo, possuem impostos parecidos. Países desenvolvidos não utilizam tributos que incidem sobre todas as etapas do processo produtivo e do consumo”. Segundo ele, que é membro da Academia Brasileira de Direito Tributário e sócio do escritório Natal & Manssur, o brasileiro assalariado, principalmente o de baixa renda, é o que mais sofre com esse tipo de tributo. “É uma solução paliativa, de um país desorganizado, que precisa fazer a lição de casa, que é estudar profundamente o sistema tributário e conseguir realizar uma reforma que possa desonerar o consumidor final”, defende.

Caio Bartine, professor de planejamento tributário e Doutor em Direito, tem uma avaliação diferente. “Nesse momento de pandemia, com diminuição significativa da receita e aumento significativo das receitas públicas, a conta não fecha. Por isso, não sou de todo contrário à criação dessa tributação, desde que fique nesse patamar, e desde que o governo destine pelo menos uma parcela a benefícios sociais, como aumento da Renda Brasil e a melhor capacitação educacional das pessoas que tem baixa renda, o que poderia provocar uma mudança no cenário social brasileiro”. Bartine, que também é sócio do escritório Hélio Gustavo Alves Advogados Associados, ainda pondera: “É óbvio, nenhuma tributação é bem-vinda, só que tem que ficar claro que se o governo não conseguir aumentar a receita de um lado, ele vai se utilizar de outro mecanismo. E seria uma forma de aos poucos o Brasil conseguir fazer reequilíbrio das contas, ao mesmo tempo em que as despesas públicas diminuem, para que a carga tributária possa diminuir também”.

Para André Félix Ricotta de Oliveira, presidente da Comissão de Direito Tributário e Constitucional da OAB-Pinheiros, a nova tributação é vista com maus olhos pela sociedade porque, no passado, “nenhum centavo da CPMF foi para a saúde pública”. Já o ITF tem um propósito diferente. “Ele visa desonerar as contribuições sobre a folha de pagamentos e o Brasil tem um dos custos mais altos sobre a folha. Teria que saber qual será a desoneração da folha e se efetivamente esse valor arrecadado com a nova contribuição será destinado para o custeio da seguridade social, ou se vai ser uma verba aplicada como a União bem entender”. Félix Ricotta ainda lembra que a existência de um tributo sobre pagamentos pode ser muito útil para a Receita Federal verificar se está havendo sonegação fiscal. “Mas a alíquota não pode ser pesada”, enfatiza.

Data : 23/07/2020

ITAPOÁ CONTRIBUI PARA OPERAÇÃO DE UNIDADE MÓVEL DO CENTRO DE HEMATOLOGIA

Assessoria de Comunicação

O Porto Itapoá contribuiu para colocar em operação a Unidade Móvel do Centro de Hematologia e Hemoterapia de Santa Catarina (Hemosc), que atende a região Nordeste do Estado. Com essa colaboração, a unidade pode entrar em funcionamento na realização de campanhas externas de doação de sangue, e cadastro de Medula Óssea. As campanhas de doação de sangue serão realizadas, principalmente, na região Nordeste de Santa Catarina. Os profissionais da área de Manutenção do Terminal fizeram os reparos mecânicos no ônibus.



https://portogente.com.br/images/Porto_Itapo%C3%A1.jpg

Porto Itapoá

A unidade móvel foi uma doação através de um projeto liderado pelo Rotary Club de Itapoá, subsidiado pelo Rotary Club da cidade de Pesaro, na Itália. O ônibus foi doado pela VMG Log e contou com a participação do Porto Itapoá, dos Rotary de Joinville e de São Francisco do Sul e da Amunesc (Associação dos Municípios do Nordeste de Santa Catarina). O total arrecadado foi de 100 mil dólares para a compra dos equipamentos e para a conversão do veículo em instalações

próprias para coleta de sangue e cadastro de doadores.

A forte parceria do Porto Itapoá com o Rotary Club Itapoá acontece há anos. O Terminal é tradicional apoiador da Noite das Massas, ação do Rotary Itapoá para angariar recursos para compra e manutenção de cadeiras de rodas, muletas, andadores e outros insumos para auxílio de pacientes que necessitam destes equipamentos de saúde.

Com essa colaboração, a unidade pode entrar em funcionamento na realização de campanhas externas de doação de sangue, e cadastro de Medula Óssea. As campanhas de doação de sangue serão realizadas, principalmente, na região Nordeste de Santa Catarina. Os profissionais da área de Manutenção do Terminal fizeram os reparos mecânicos no ônibus.

A unidade móvel foi uma doação através de um projeto liderado pelo Rotary Club de Itapoá, subsidiado pelo Rotary Club da cidade de Pesaro, na Itália. O ônibus foi doado pela VMG Log e contou com a participação do Porto Itapoá, dos Rotary de Joinville e de São Francisco do Sul e da Amunesc (Associação dos Municípios do Nordeste de Santa Catarina). O total arrecadado foi de 100 mil dólares para a compra dos equipamentos e para a conversão do veículo em instalações próprias para coleta de sangue e cadastro de doadores.

A forte parceria do Porto Itapoá com o Rotary Club Itapoá acontece há anos. O Terminal é tradicional apoiador da Noite das Massas, ação do Rotary Itapoá para angariar recursos para compra e manutenção de cadeiras de rodas, muletas, andadores e outros insumos para auxílio de pacientes que necessitam destes equipamentos de saúde.

Fonte : Portal Porto Gente

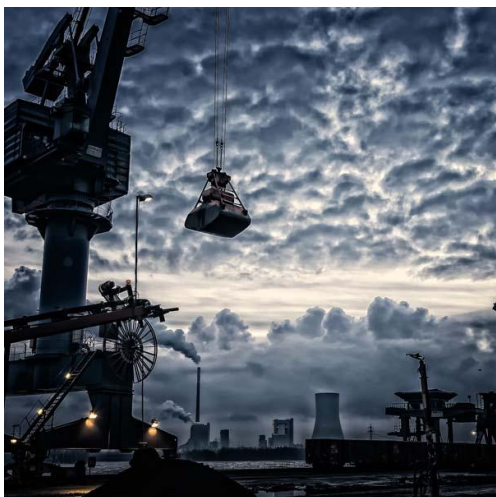
Data : 23/07/2020

PORTO, QUE BICHO É ESSE?

Assessoria de Comunicação

O comércio é a história da riqueza do homem.

O Conselho Editorial do Portogente é um debate informal entre mais de 80 participantes voluntários no grupo de WhatsApp. Gente convidada por seu papel relevante na logística intermodal. Professores Universitários, pesquisadores, consultores, profissionais experientes internacionalmente, sindicalistas e estudantes de universidades debatem o foco do portal diariamente, dia e noite. Uma Ágora Digital, democrática e apartidária: um think tank empenhado com o futuro do Brasil no comércio internacional.



https://portogente.com.br/images/600_Portos_dad.jpg

A desestatização dos portos prevalece nos debates sob múltiplos prismas e análise, incluindo e confrontando opiniões históricas, como a de Eliezer Batista, no Estádio de 17-6- 1996, comparando o Porto de Santos com uma favela portuária. “Lá não existem nem mais condições físicas, e nem layout possível para recuperá-lo.” E que motivou um comentário airoso do Frederico Bussinger: Foi ela que energizou o “Santos – 2000”...e depois, o Proaps. Dois programas inovadores e de produtividade mundial, em que ele participou.

Um outro ponto de vista oportuno de destacar é a de que” as funções que obrigam a gestão de Capex – despesas com aquisição de bens - e opex - referente aos custos operacionais - não suportam loteamento de poder, mais ainda o pensamento imediatista do centrão (o toma lá, dá cá).” Por outro lado, aduz: Quem decide sobre planos e normas é o Ministério da Infraestrutura. Quem decide sobre questões concorrencias é o Ministério da Justiça. Quem decide sobre ativos é o Ministério da Economia. Sobre o que, mesmo, decide a Autoridade Portuária? Pergunta Magano.

Ao que outra participante aquiesceu, com referência mundial: “o porto de Rotterdam, 30% pertence ao governo federal e 70% ao município. Porém toda a gestão portuária é gerida pela autoridade portuária. ..e concluiu: e não terá que dizer amem a Brasília.” A despeito do conceito europeu histórico de cidade-estado, no Brasil a dificuldade é a política das cidades portuárias não atribuir o necessário grau de importância desenvolvimentista ao seu porto.

A reforma dos portos pode ser feita sem aprovação do Congresso. Todavia, ela não acontece sem negociação política. Portogente irá contribuir com pensamento, fruto de amplo debate. Importa que se atinja a produtividade prometida e até agora não alcançada, por imperícia na condução. Pois o comércio não atura desaforo.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 23/07/2020

ISTOÉ **Dinheiro** **ISTOÉ - DINHEIRO**

ABPA: BRASIL PASSARÁ A EXPORTAR PARA O EGITO TAMBÉM PRODUTOS TERMOPROCESSADOS

São Paulo, 23 – A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) confirmou que o Egito passará a importar produtos termoprocessados de aves produzidas no Brasil. A autorização é válida para as 42 plantas exportadoras de aves habilitadas para o mercado egípcio e que atualmente só embarcam frango inteiro.

“A forte procura pelo produto brasileiro indica uma demanda que até então estava reprimida, e que agora deverá incrementar a expressiva participação do mercado egípcio entre os principais importadores de produtos avícolas halal do Brasil”, disse em nota o presidente da ABPA, Francisco Turra.

Segundo ele, logo após a autorização, diversas licenças para embarques foram emitidas, em um total que já supera 1,5 mil toneladas.

Décimo quarto principal importador de carne de frango do Brasil, o Egito importou 39,1 mil toneladas entre janeiro e junho deste ano, volume que supera em 27% o total embarcado no primeiro semestre de 2019, de acordo com a ABPA.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 23/07/2020

PARA MAIA, SEM REDUÇÃO DE DESPESA, VIRÁ PRESSÃO PARA USAR PEC DA GUERRA

O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), afirmou que, se não for aberto algum espaço fiscal por meio de redução de despesas e melhora da qualidade de gastos, pode haver uma pressão do governo federal e de parlamentares para o uso do chamado “Orçamento de Guerra” como fonte de recurso para investimentos nos próximos anos.

O “Orçamento de guerra” foi criado este ano por uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para comportar gastos extraordinários com o enfrentamento da pandemia do novo coronavírus.

Em uma transmissão ao vivo da Frente Parlamentar Mista da Reforma Administrativa, Maia contou ter sugerido ao ministro da Economia, Paulo Guedes, que levasse um grupo de lideranças do Congresso a uma reunião com o presidente Jair Bolsonaro para pedir que o governo federal encaminhe logo a sua proposta de reforma das carreiras de servidores ao Legislativo. “Principalmente depois da pandemia, a necessidade de a gente organizar direito, não com gambiarra, a situação fiscal, administrativa e tributária do Brasil é muito importante”, defendeu.

Maia relatou que já há uma pressão para “furar” o teto de gastos. “Se a gente não fizer a reforma administrativa, vamos ter um descontrole total dos gastos públicos”, alertou.

Segundo o parlamentar, deputados e senadores estão “olhando o processo eleitoral” municipal deste ano. Ele enxerga uma janela de 12 meses para aprovar reformas de Estado. “Se apresentar propostas em 2021 a Casa revisora vai fazer a conta de que vai fazer a votação no segundo semestre, aí morreu, né, ninguém vai votar nada no segundo semestre de 2021”, comentou.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 23/07/2020



EXTRA ONLINE

IMPORTAÇÃO DE SOJA PELA UE EM 2020/21 ATINGE 792.682 T ATÉ 19 DE JULHO

(Reportagem de Forrest Crellin)

PARIS (Reuters) - As importações de soja pela União Europeia na temporada 2020/21 totalizaram 792.687 toneladas até 19 de julho, queda de 16% em relação a igual período do ano anterior, mostraram dados divulgados pelo bloco nesta quinta-feira.

As informações semanais de exportações da UE foram adiadas de segunda para quinta-feira por razões técnicas, segundo a Comissão Europeia.

As aquisições de canola em 2020/21 chegaram a 19.395 toneladas no período, recuo de 81%. As importações de farelo de soja foram de 1,02 milhão de toneladas, queda de 24%; e as de óleo de palma atingiram 223.266 toneladas, baixa de 25%.

A Comissão Europeia continua incluindo o Reino Unido em seus dados de 2020/21 sobre importação e exportação de grãos, mesmo com a saída britânica do bloco ao final de janeiro.

As cifras informadas pela Comissão, que têm como base dados alfandegários fornecidos pelos países membros, podem ser revisadas nas semanas seguintes.

Fonte : Extra Online

Data : 23/07/2020

LEILÃO COMPLEMENTAR DE BIODIESEL TEM ALTA DE MAIS DE 30% NO PREÇO, APONTA ANP

Por Luciano Costa, com reportagem adicional de Roberto Samora

SÃO PAULO (Reuters) - O 73º leilão de biodiesel complementar negociou 72,75 milhões de litros do combustível renovável para atendimento da mistura obrigatória de 12% do produto no diesel vendido nos postos do país, entre 1º e 31 de outubro.

O certame registrou preço médio de 4,578 reais por litro, com alta de 30,35% ante um certame anterior.

O leilão 73 (original), que negociou o maior volume da história (1,19 bilhão de litros) em uma única licitação, após o aumento de 1 ponto percentual na mistura obrigatória este ano, já havia registrado uma forte alta na cotação, de quase 30% no preço médio.

A alta nos preços ocorre após o mercado ter sido tumultuado pela pandemia de coronavírus. Diante da queda na demanda por diesel, as distribuidoras pediram uma menor retirada de biodiesel, mas depois o consumo pelo combustível não se mostrou tão ruim quanto o esperado.

Ao mesmo tempo, o dólar alto tem elevado os custos da principal matéria-prima para a produção de biodiesel, a soja, em um ano em que processadores e exportadores estão disputando o grão, diante da forte demanda da China pela oleaginosa.

Simultaneamente, o Brasil tem elevado as exportações de óleo de soja, aproveitando um problema de seca no rio Paraná, que tem afetado os embarques da Argentina, tradicionalmente o maior exportador desse produto.

Nessa conjuntura, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) teve de realizar dois leilões complementares de biodiesel.

O leilão 73 complementar movimentou 333,05 milhões de reais, segundo a ANP.

O resultado do leilão representou ágio médio de 4,84% na comparação com a média ponderada dos preços de referência regionais do biodiesel, acrescentou a agência.

A etapa de apresentação de ofertas para atendimento à mistura obrigatória do biodiesel ocorreu em 3 de julho, com participação de 24 produtores, que ofertaram total de 75,45 milhões de litros do combustível.

Fonte : Extra Online

Data : 23/07/2020

EMBRAER ASSINA FINANCIAMENTO DE US\$300 MI COM BANCOS

Por Paula Arend Laier

SÃO PAULO (Reuters) - A Embraer EMBR3.SA> comunicou nesta quinta-feira que concluiu assinatura para financiamento total de 300 milhões de dólares com cinco bancos públicos e privados, como parte de sua operação de financiamento ao capital de giro para exportações.

As instituições financeiras são o Banco do Brasil BBAS3.SA>, Bradesco BBDC4.SA>, Morgan Stanley MS.N>, Natixis e Santander SANB11.SA>.

"Os desembolsos...já começaram e devem ser concluídos até o final de julho de 2020, reforçando a posição de caixa da companhia durante o segundo semestre de 2020 e 2021", afirmou em comunicado ao mercado.

De acordo com a fabricante de aviões, essas linhas de financiamento ao capital de giro têm prazos de 2 a 4 anos e os recursos serão usados durante toda a fase de produção até o momento do embarque dos produtos para o mercado externo.

A Embraer acrescentou que "continuará avaliando formas adicionais de financiamento de maneira a manter um perfil de endividamento de longo prazo e condizente com seu ciclo de negócios".

Fonte : Extra Online

Data : 23/07/2020

VALOR DE EXPORTAÇÕES DE PETRÓLEO SAUDITA EM MAIO CAI 65% NA COMPARAÇÃO ANUAL

Por Davide Barbuscia

DUBAI (Reuters) - O valor das exportações de petróleo da Arábia Saudita recuou 65% em maio na comparação anual, o que representa um recuo de cerca de 12 bilhões de dólares, mostraram dados oficiais nesta quinta-feira.

Na comparação com abril, as exportações totais do reino-- incluindo de produtos não petrolíferos, como químicos e plásticos-- caíram em cerca de 1,6%, ou 160 milhões de dólares, disse a Autoridade Geral de Estatísticas.

A Arábia Saudita, maior exportador global de petróleo, tem enfrentado uma profunda recessão neste ano em meio à crise do coronavírus e às menores receitas com o petróleo.

Fonte : Extra Online

Data : 23/07/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

REFORMA TRIBUTÁRIA: SETOR DE SERVIÇOS DIZ A GUEDES QUE TRIBUTO PODE TRIPLICAR

Unificação de PIS/Cofins deve elevar carga para hospitais e escolas, entre outras atividades. Ministro admite que nova alíquota é prejudicial a segmento e pede paciência

Por Geralda Doca, Manoel Ventura e João Sorima Neto



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24298839-514-eec/FT1086A/652/x86211361_Entrevista-coletiva-do-ministro-da-economia-Paulo-Guedes.jpg.pagespeed.ic.mLJW-cYskE.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes, ouviu críticas de representantes do setor de serviços
Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom / Agência O Globo

BRASÍLIA e SÃO PAULO — Um dia depois de apresentar a primeira parte da reforma tributária do governo, o ministro da Economia, Paulo Guedes, se reuniu ontem com representantes do setor de serviços, segmento mais prejudicado pela proposta do governo. No encontro, ele ouviu críticas, admitiu que o texto prejudica o setor, mas pediu paciência.

O encontro foi fechado, durou mais de três horas e reuniu cerca de 60 representantes dos setores de comércio, serviços, bares e restaurantes. Guedes propôs a unificação dos impostos federais

PIS e Cofins, com uma alíquota geral de 12%, em um novo tributo, chamado de Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).

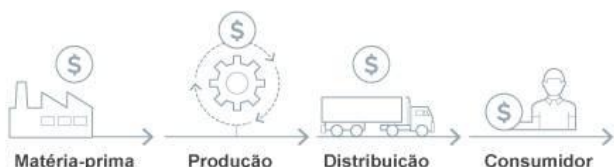
Pelo projeto do governo, todas as empresas passariam a ser tributadas pelo sistema não cumulativo, que prevê créditos nas compras de insumos. Ao contrário da indústria, o segmento de serviços compra poucos insumos e é intensivo em mão de obra, por isso teme ser prejudicado.

A mudança vai quase triplicar a carga tributária do setor, segundo levantamento do tributarista Ilan Gorin sobre o efeito da medida. Ele aponta que hospitais, clínicas e escolas estão entre os mais prejudicados.

Isso porque eles recolhem hoje uma alíquota efetiva de 3,54% e passarão a pagar 9%. O governo propõe alíquota geral de 12%, mas o percentual de fato pago é a chamada alíquota efetiva, que varia de acordo com a atividade econômica.

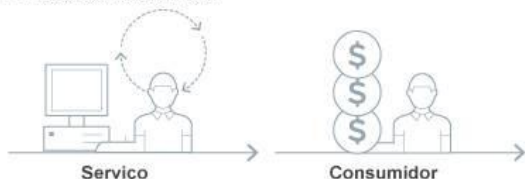
Como é a tributação da indústria

A indústria paga impostos em várias etapas e acumula créditos tributários



Como é a tributação no setor de serviços

No setor de serviços, que é composto basicamente por mão de obra, sem várias etapas de produção, a carga tributária recai no bolso do consumidor



Aumento do PIS/Cofins com CBS

% sobre o faturamento (cálculos aproximados)

Atividade	PIS/Cofins*	CBS
Hospital, clínica e escola	3,54%	9%
Indústria (lucro real)	5,08%	6,33%
Comércio (lucro real)	2,77%	4,08%
Serviço (lucro real)	6,93%	8,03%
Informática e hotel	3,54%	7,62%

Fonte: Gorin Advocacia

*Já considerada a exclusão do ICMS da base do PIS/Cofins preferida pelo STF

https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24546403-05f-8b7/FT450A/xmudanca_impostos_online_2.jpg
pagespeed.ic.yAAxvix8LQ.jpg

Foto: *Editoria de Arte*

Rodrigo Capelato, diretor executivo do Semesp, entidade que representa as mantenedoras das instituições particulares de ensino superior, diz que na sua atividade a carga vai mais do que triplicar:

— Seria uma elevação da carga tributária sobre a receita dos atuais 3,65% para 12%. Não há quase nada sobre o que se possa deduzir de PIS/Cofins em nosso setor.

Necessidade de desoneração

Em seguida, aparecem prestadores de serviços, como escritórios de advocacia, e empresas de porte médio, que pagam 3,54% e passarão a recolher 8%. Em terceiro lugar, estão os ramos de informática e hotéis, que passarão a pagar 7,62% contra os atuais 3,54%.

— Se o governo quer favorecer o emprego, como aceitar um aumento de carga tributária agora para diminuir depois? — disse Gorin.

Para reduzir as resistências do setor, Guedes promete reduzir os impostos sobre a folha de pagamento das empresas (a contribuição patronal ao INSS). Para isso, porém, quer criar um imposto sobre pagamentos e transações eletrônicas. Essa parte da reforma, entretanto, ainda não foi enviada pelo governo ao Congresso.

— Ficou muito claro que o envio do PIS/Cofins para o setor de serviços é uma pá de cal, se não for acompanhado da desoneração da folha. Portanto, houve um apoio unânime para nós levarmos adiante o imposto digital — disse Guilherme Afif Domingos, assessor especial de Guedes.

A fala do ministro sobre o tamanho da desoneração, porém, desanimou o setor, segundo relatos. De acordo com o presidente da Federação de Hospedagem e Alimentação, Alexandre Sampaio, Guedes falou que não conseguirá desonerar a folha totalmente no primeiro momento, e que o processo deverá ser restrito inicialmente à faixa salarial de até 1,5 salário mínimo.

— Nós deixamos claro que só vamos entubar a CBS se desonerar a folha — afirmou Sampaio.

Guedes trabalha num calendário em que as duas medidas serão aprovadas até o fim deste ano, para entrar em vigor em 2021.

Durante a reunião, o ministro abriu espaço para perguntas. Nesse momento, ao responder a Flávio Rocha, da Riachuelo, Guedes teria dito que reduzirá quase a zero a contribuição do INSS sobre a folha. E completou que a alíquota do novo imposto sobre pagamentos será inferior a 0,4%.

‘Galinha dos ovos de ouro’

Integrantes da equipe econômica buscam o apoio das empresas para aprovar a proposta no Congresso. Um argumento usado pela equipe de Guedes é que a maior parte das empresas de serviços está no Simples Nacional, que não será alterado, e que as demais passarão o custo ao consumidor.

— Já estamos passando por dificuldades com a pandemia. Se uma alíquota de 12% for aprovada, o governo vai matar sua galinha dos ovos de ouro. Somos o setor que mais arrecada e representamos quase 70% da economia. Precisamos de uma contrapartida com a desoneração da folha de pagamentos — afirmou o presidente da Central Brasileira do Setor de Serviços (Cebrasse), João Diniz, entidade que representa 8,1 milhões de trabalhadores e 800 mil empresas.

Segundo ele, o setor de serviços banca na folha de pagamento 43% em impostos. Nos Estados Unidos e no Chile, a carga é de 29% e 9%, respectivamente.

Setor de ensino teme efeitos

Quanto ao efeito do novo tributo sobre o preço final dos serviços, as instituições de ensino superior estimam que suas mensalidades teriam que sofrer um reajuste de até 7%. Mas num cenário de pandemia, com expectativa de inadimplência recorde de 11% para este ano e evasão elevada, seria praticamente impossível fazer esse repasse, inviabilizando muitas instituições.

— Se essa proposta for aprovada, será um tiro de misericórdia no setor, que já vive um cenário difícil causado pela pandemia, com alta de inadimplência e evasão — diz Capelato, diretor-executivo do Semesp.

Segundo ele, a proposta do governo faz sentido para setores que possuem uma cadeia produtiva mais longa, com utilização de insumos, onde é possível abater esses impostos. No caso das instituições de ensino, 70% dos custos são com a folha de pagamento de professores e funcionários.

O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), defendeu ontem a necessidade da aprovação da reforma tributária ainda este ano, a fim de tornar mais justo o sistema e proporcionar a possibilidade crescimento do país.

*Colaborou Bruno Góes

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 23/07/2020

'NINGUÉM ESTÁ AQUI PARA DESCUMPRIR A LEI', DIZ TEREZA CRISTINA SOBRE AMAZÔNIA

Ministra da Agricultura diz que críticas à política ambiental refletem disputa no comércio internacional. Para ela, é possível aumentar produção sem mexer na floresta

Por *Naira Trindade e Eduardo Bresciani*



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24546428-9ae-346/FT1086A/652/x88905544_BrasilBrasiliaPA22-07-2020Entrevista-com-a-ministra-da-Agricultura-Tereza-C-1.jpg.pagespeed.ic.uQ6vieagqk.jpg

Tereza Cristina defende a atuação do titular da pasta do Meio Ambiente, Ricardo Salles Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA — A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, afirma que o governo Jair Bolsonaro não tem interesse em apoiar o desmatamento ilegal. Ela ressalta que,

mesmo na pesquisa divulgada pela revista Science na semana passada, que apontou rastros de desflorestamento em até 20% da soja e 17% da carne produzidas na Amazônia e exportadas para a União Europeia, é reconhecido que mais de 90% dos produtores nacionais não desmatam.

Conhecida por seu perfil técnico, a ministra defende maior celeridade no processo de regularização fundiária na Amazônia e afirma haver uma “orquestração” nas críticas internacionais feitas à política ambiental adotada no Brasil.

Além disso, lembra que o agronegócio nacional tem condições de aumentar sua produção sem mexer na Floresta Amazônica.

No último mês, investidores internacionais, empresários e economistas cobraram uma ação mais incisiva do governo federal no combate ao desmatamento e mostraram que a crise ambiental pode afastar investimentos, atrapalhar as vendas de produtos brasileiros no exterior e minar a recuperação da atividade econômica após a pandemia do novo coronavírus.

Ex-coordenadora da bancada ruralista na Câmara, Tereza Cristina defende seu colega de governo, o titular da pasta do Meio Ambiente, Ricardo Salles (saiba por quê, para Míriam Leitão, Ricardo Salles deveria deixar o governo).

Qual o impacto para a imagem do país dos resultados da pesquisa divulgada pela revista Science?

Na nossa imagem impacta muito. Estamos estudando a pesquisa para saber que dado ela pegou, como fez esse cruzamento, e ver se aqueles números são os corretos. Mas tem uma coisa que foi boa. A própria pesquisa diz que mais de 90% dos produtores não são desmatadores.

Mas ela aponta que quase metade não cumpre o código florestal por completo...

Ninguém está aqui para descumprir a lei, muito pelo contrário. Sou deputada federal e sei o tanto que demorou para aprovar esse código. A maioria dos produtores rurais tem preocupação com o meio ambiente e tenta trabalhar. É um assunto tão técnico que não dá para a gente ficar discutindo no achismo.

Esses dados não criam uma dificuldade para um governo que dizia haver uma indústria de multas ambientais?

Eu não sei se existe indústria de multa. Mas multar não é atribuição do Ministério da Agricultura, quero deixar claro. Mas quando o governo é omissivo, pode ter gente que podia desmatar uma área, mas não consegue a licença porque demora três, quatro anos (para sair). Quando o governo faz as coisas funcionarem, isso diminui, porque quem está fazendo, faz da forma correta. Nesse debate da regularização fundiária, queremos ser céleres em relação àqueles que já têm direito pela Lei.

A MP da regularização não passou. O que fazer agora?

Farei o que posso fazer. Tem gente lá desde 1970, quando o governo militar quis povoar a Amazônia para que tivéssemos domínio da região. O governo deve a e essas pessoas esse título. Seja definitivo ou provisório. Estamos trabalhando para que quem tem até quatro módulos a gente faça a vistoria remota, que é o que a lei permite. O resto o Congresso vai ter que decidir. Eu acho que a regularização é essencial. Ela é a base para você trabalhar inclusive o marco ambiental. Quando você sabe que ele é o dono da propriedade, você pode ir até lá, não só para multar, mas para fazer com que políticas públicas cheguem até para cumprir o código florestal.

Qual a dificuldade para se fazer vistoria presencial nas propriedades de médio porte?

Você já foi à Amazônia? Falta equipe e há uma dificuldade logística na região. Você sai para ver um título a mil quilômetros da sede do Incra. Aí você vai, às vezes o cara não tem nenhum documento que ele precisa, aí você tem que voltar. É muito difícil. O sensoriamento remoto é uma maneira de agilizar sem precarizar.

O quanto a questão ambiental dificulta a conquista de novos mercados para o país?

Existe uma orquestração lá fora contra o Brasil. Muito disso feito por brasileiros também, não só por estrangeiros. Depois que fechamos o acordo do Mercosul com a União Europeia, o Brasil ficou mais suscetível. É claro que não tem bonzinho só no mundo. Esse mundo do comércio internacional é um jogo de gente grande. Existem os europeus que têm preocupação com a concorrência do produto brasileiro. Olhe o nosso país. Quem tem no mundo hoje pronto para se falar que precisa produzir mais? É o Brasil. Nós não podemos produzir mais porque temos problema de onde colocar, de mercado. O Brasil hoje tem terra, sem mexer na Floresta Amazônica, tem água, tem insolação, tem tecnologia que só nós temos, local, que a Embrapa desenvolveu ao longo destes 50 anos. Hoje, além de suprir nosso mercado, que não é desprezível (212 milhões de habitantes), nós ainda exportamos alimentos para mais de 160 países, e podemos ir aumentando gradativamente, porque nós temos como aumentar em produtividade e em área plantada. Nosso crescimento em agricultura foi feito em cima de tecnologia, isso tem que ficar muito claro. O Brasil não cresceu aumentando só área. Crescemos 33% em aumento de área e aumentamos em 380% a produtividade. A gente tem que ter muito cuidado quando fala sobre esses ataques que a gente sofre, uns com razão, mas outros completamente infundados.

A declaração do ministro Salles sobre aproveitar a pandemia para “passar a boiada” em regras ambientais gerou desgaste, não?

Ele dizia que temos de aproveitar para trabalhar. Ficou mal colocada a frase, porque era uma reunião fechada, em que cada um fala sem cuidar muito das palavras. O ministro nunca quis falar em burlar a Lei. Era uma reunião interna e se passou essa imagem, que não é a correta.

A atuação mais destacada do vice-presidente Mourão nesse debate é uma reação a isso?

De jeito nenhum. Desde o ano passado o ministro Salles vinha conversando dentro do governo, e eu também, que precisamos atuar de maneira mais efetiva na Amazônia porque era coisa muito grande e complexa e poderia atingir a imagem do Brasil. O presidente e o vice sentaram e recriaram o Conselho da Amazônia. Ele foi recriado muito antes disso.

Mourão não acabou assumindo o controle do Meio Ambiente por conta das dificuldades do titular da pasta?

De jeito nenhum. Isso é uma injustiça com o governo e com o ministro Salles.

Qual sua avaliação sobre o trabalho do ministro frente à pasta do Meio Ambiente?

Ele está fazendo o que pode. Todos nós estamos aqui trabalhando da maneira que podemos. É uma equipe superengajada. Tínhamos um transatlântico que estava indo para um lado e estamos tentando pôr ele para frente, com as coisas que o governo pensa, com as promessas do presidente Jair Bolsonaro.

O setor agropecuário brasileiro sofreu muito com a pandemia?

Alguns setores e alguns segmentos passaram por dificuldade. Num primeiro momento, o setor hortifrutigranjeiro foi o que mais sofreu, porque o período é muito curto: você planta e colhe em menos de 60 dias. E precisa vender. Colheu, estraga, é muito perecível. Fecharam bares, restaurantes, hotéis. O setor de flores sofreu muito porque suspenderam os eventos. Teve um momento em que os pescados passaram por dificuldades porque as pessoas têm hábitos de comer mais peixe em restaurante e não em casa. Então, precisou de um tempo de adaptação. O Brasil é continental e, às vezes, o que está acontecendo no Norte não é que está acontecendo no Sul.

Os frigoríficos também tiveram dificuldades, não?

O setor tem se desdobrado e isso é muito louvável. Imagina fechar um frigorífico de frango. Você desarruma toda a cadeia de produção, que vem desde a genética do pintinho, do transporte, da ração. E se desarrumar isso tudo, vai ter problema de abrir vala para descartar frangos, suínos, que têm ciclos mais curtos. Nós, além de alimentarmos o mercado interno, ainda temos de fazer as exportações.

Qual é o impacto que a crise deixará para o setor?

Nós vamos ter que medir esse impacto com os pequenos produtores, que em parte já retomaram a atividade. Em todas as análises que a gente vem fazendo, o setor agropecuário deve ser um dos que menos sofreu impacto. Ele conseguiu ter uma supersafra, a safrinha já está plantada, e já temos os indicativos do pós-pandemia (que mostram) que devemos crescer um pouco a nossa produção, em torno de 3%. Se a pandemia estiver caminhando para diminuir daqui para a frente, as coisas vão entrando nos eixos nesse setor.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 23/07/2020

CHEVRON USA PAINÉIS DE ENERGIA SOLAR PARA BOMBEAR PETRÓLEO NOS EUA

Prática permite a petroleiras acumular créditos de carbono por emissões não poluentes. Paradoxo é denunciado por ambientalistas

Por Bloomberg



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24547278-d95-5e3/FT1086A/652/xchevron.jpg.pagespeed.ic.3Lv8B_Vf56.jpg

Chevron: usando energia limpa para prospectar combustível fóssil. Foto: JUSTIN SULLIVAN / AFP

CALGARY, Canadá - No ensolarado Kern Valley, na Califórnia, a Chevron Corp. encontrou uma maneira de usar um dos programas de energia limpa do estado para reduzir o custo de bombear petróleo, para desgosto de alguns ambientalistas.

Desde abril, os painéis solares acionam bombas de óleo no campo de petróleo de 7.981 barris por dia da Chevron, segundo a empresa.

A instalação, de 29 megawatts, de propriedade da Solar Star Lost Hills (controlada pela Goldman Sachs Renewable Power), foi projetada para fornecer ao campo 80% de sua eletricidade, o que equivaleria a tirar mais de 4 mil carros das ruas.

Em troca, a Chevron receberá os chamados créditos padrão de combustível de baixo carbono, no valor de cerca de US\$ 4 milhões por ano, a preços atuais.

— A eletricidade é uma das maiores despesas operacionais do campo de Lost Hills, portanto, ter energia solar será um fator importante para ajudar a manter esses custos baixos e manter a vida útil planejada do poço de petróleo — disse Veronica Flores-Paniagua, porta-voz da Chevron.

Os custos de energia renovável caíram "substancialmente" ao longo do tempo, tornando sua aplicação nos campos de petróleo mais econômica, explicou Telisa Toliver, gerente geral de energia renovável da Chevron Pipeline & Power, em entrevista.

— Vemos esse modelo de negócios como algo que esperamos replicar — disse ela.

O projeto Lost Hills, o maior poço de petróleo movido a energia solar da Chevron, marca uma reviravolta incomum no destino do programa padrão de combustível de baixo carbono de uma década do estado.

O plano, projetado para reduzir as emissões poluentes em 20% até 2030, tem sido usado principalmente para substituir gasolina e diesel com etanol e biodiesel em veículos.

Mas está começando a beneficiar também as empresas locais de petróleo, algo que, segundo ambientalistas, subverte a intenção original do projeto.

— Em vez de colocar painéis solares ao lado de plataformas de petróleo, deveríamos colocar painéis solares ao lado de mais painéis solares — disse Brian Nowicki, diretor de política climática da Califórnia no Center for Biological Diversity. — É assim que começamos a realmente fazer a transição para uma energia mais limpa.

O esquema da Chevron é um dos três projetos solares para campos de petróleo aprovados para créditos de carbono na Califórnia desde o início de junho.

Empresas como Grade Water & Power LLC., E&B Natural Resources Management Corp. e Rotterdam Ventures Inc. estão se beneficiando de uma provisão que foi adicionada ao programa em seus primeiros anos, permitindo que exploradoras de petróleo se qualifiquem para obter créditos por meio dos chamados "métodos inovadores de produção de petróleo bruto", como captura ou armazenamento solar.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 23/07/2020

OI DEIXA DE LADO OFERTA DE TIM, VIVO E CLARO E NEGOCIA VENDA DA TELEFONIA CELULAR COM GESTORA AMERICANA

Mudança representa reviravolta nos planos das teles de fatiar operações da empresa carioca por estados

Por Janaina Lage

RIO — A Oi informou ao mercado na noite desta quarta-feira que fechou um acordo de exclusividade com a Highline para negociar a venda de suas operações de telefonia celular. O comunicado representa uma reviravolta nas negociações para venda de ativos da Oi.

As principais concorrentes da empresa, TIM, Vivo e Claro, haviam se unido para fazer uma proposta e planejavam fatiar as operações entre os estados para evitar aumento excessivo da concentração do mercado e possíveis restrições por órgãos de defesa da concorrência.

A Highline é controlada pela gestora americana Digital Colony e já tinha feito nesta semana uma proposta para comprar por R\$ 1,076 bilhão pela unidade de torres da Oi, outro ativo à venda.

Segundo o comunicado da Oi, a proposta da Highline ficou acima do preço mínimo definido para as operações de telefonia celular. O preço inicial estimado no mercado era de R\$ 15 bilhões.

Ao fechar o acordo de exclusividade, a Highline terá o direito de cobrir outras propostas recebidas ao longo da disputa. O acordo tem um período de vigência previsto até o próximo dia 3 de agosto, mas pode ser prorrogado.

A oferta das concorrentes TIM, Vivo e Claro foi formalizada no último fim de semana, quando a Claro se aliou às demais para a negociação conjunta.

A Highline é uma desenvolvedora independente de soluções de infraestrutura para a indústria de telecomunicações e atua em shoppings, hospitais, hotéis e prédios comerciais.

A venda das operações de telefonia celular é uma das bases do plano de recuperação da companhia, que recorreu à proteção da Justiça contra credores há quatro anos.

A estratégia da companhia é se desfazer de negócios de telefonia celular, torres e data centers para atuar como provedora de infraestrutura de telecomunicações, com expansão da fibra óptica e da internet de alta velocidade.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 23/07/2020

PETROBRAS E VALE MANTÊM METAS DE PRODUÇÃO PARA 2020, APESAR DA CRISE DO CORONAVÍRUS

Segundo especialistas, China tem comprado petróleo e minério para investimentos futuros em infraestrutura

Por Bruno Rosa

RIO - Apesar da crise do coronavírus ter afetado a produção e o consumo de commodities mundo afora nos primeiros meses deste ano, Petrobras e Vale estão mantendo suas metas de produção para o ano.

De acordo com especialistas, os anúncios, feitos ao longo desta semana, sinalizam uma aposta na retomada da economia mundial.

A Petrobras já sinalizou que pretende manter a produção de 2,7 milhões de barris de petróleo e gás por dia, com variação de 2,5% para cima ou para baixo, neste ano.

A Vale também avisou aos investidores que vai continuar com a sua previsão inicial para o minério de ferro neste ano, cuja meta varia entre 310 e 330 milhões de toneladas.

Para analistas, a indicação aos investidores pode sinalizar que o pior da pandemia já passou e que a demanda por commodities deve crescer no segundo semestre, mas em diferentes intensidades ao redor do mundo.

Prova disso é o patamar recorde de exportação da Petrobras, que chegou ao embarque inédito de um milhão de barris diários de petróleo.

— A China está voltando a se estocar para investimentos em infraestrutura. Isso faz as empresas acreditarem na retomada firme da economia mundial. Por isso, estão mantendo suas previsões de produção — disse Pedro Galdi, analista da Mirae Asset Corretora.

Segundo projeções, a economia chinesa, apesar de toda a crise da Covid-19, deve crescer 1,5% neste ano, em um dos piores números na últimas décadas.

Na próxima semana, Petrobras e Vale divulgarão seus resultados financeiros referentes ao segundo trimestre deste ano.

No segundo trimestre, a alta total na produção de petróleo e gás da companhia foi de 6,4% maior em relação ao mesmo período de 2019. No semestre, a alta foi de 10,4% em relação ao mesmo

período do ano passado, chegando a 2,856 milhões de barris por dia. Destaque para o pré-sal, cuja produção subiu 39,9%, respondendo por 66% do total produzido pela estatal.

Apesar da queda no consumo de gasolina, diesel e querosene de aviação, as exportações ajudaram a estatal. Os embarques de petróleo registraram alta de 64,2% nos primeiros seis meses deste ano ante igual período do ano passado. Segundo analistas, a China foi a principal responsável pela compra da commodity.

Na Vale, apesar dos efeitos com a pandemia, a produção começou a ganhar força em junho, quando chegou a 25,1 milhões de toneladas, um aumento de 23% em relação à média dos cinco primeiros meses deste ano.

Assim, a produção de minério de ferro subiu 13,4% no segundo trimestre em relação aos primeiros três meses deste ano. As vendas subiram 5,7% no mesmo período. Para um especialista do setor, a China segue como a principal compradora.

No 1º tri: Favorecida por câmbio, Vale lucra US\$ 239 milhões entre janeiro e março

— Mas as previsões ainda vão depender de uma vacina e evolução da doença — destacou Galdi.

Segundo dados da Bloomberg, o preço do minério de ferro começou o ano a US\$ 85 a tonelada e deve fechar o ano a US\$ 90.

Já o petróleo do tipo Brent deve chegar ao fim do ano a US\$ 50 por barril, após começar o ano na faixa dos US\$ 60 e ter chegada a menos de US\$20, em abril deste ano.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 23/07/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COM ALÍQUOTA DE 12%, TRIBUTAÇÃO FINAL SERÁ A MAIOR DO MUNDO

Por Eduardo Rodrigues

Brasília - A alíquota de 12% proposta pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, para o novo imposto federal que pretende substituir o PIS/Cofins pode fazer com que a tributação final sobre o consumo no Brasil seja a maior do mundo. O novo imposto seria chamado de Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços (CBS), com uma alíquota única de 12%.

Ao se juntar os tributos estaduais e municipais, o Imposto sobre Valor Agregado (IVA) final chegaria a 35%, nas contas do presidente do Sindifisco Nacional, sindicato dos auditores da Receita. “Será o maior IVA do mundo. O governo não está aumentando a tributação, mas revelando o tamanho da carga tributária”, avalia Kleber Cabral.

Especialista em tributação do Instituto Nacional de Pesquisas Aplicadas (Ipea), o economista Rodrigo Orair calcula que a alíquota de 12% na CBS levaria o IVA total a 29% (com 15% de imposto estadual e 2% de municipal). Esse seria o maior patamar de IVA do mundo, segundo dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) de 2018 (os mais recentes). A maior alíquota hoje é de 27%, cobrada pela Hungria. Noruega, Dinamarca e Suécia têm alíquotas de 25%.

Nas propostas que já tramitam na Câmara e no Senado, o IVA final teria uma alíquota de 25%.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 23/07/2020

INFRAESTRUTURA ENVIA À CASA CIVIL PROPOSTAS DE OBRAS E PRIORIDADES DO PRÓ-BRASIL

O Ministério da Infraestrutura encaminhou para a Casa Civil a lista final de obras públicas que a pasta quer tocar dentro do plano de recuperação Pró-Brasil. São 153 empreendimentos, para os quais o ministério precisa de uma dotação de R\$ 40,4 bilhões entre 2020 e 2023. Durante esse período, a expectativa é de as execuções gerarem cerca de dois milhões de empregos. Para esse ano, a pasta precisaria de uma suplementação orçamentária de R\$ 5 bilhões. O ministério já executou 70% do orçamento garantido em 2020.

A proposta ainda depende de avaliação da Casa Civil. Além das obras públicas, o projeto de Infraestrutura também conta com a carteira de concessões já em andamento – carro-chefe no volume de investimentos, com cerca de R\$ 230 bilhões previstos -, projetos de lei, revisões regulatórias e outros programas da pasta.

Como já havia mostrado o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), estão previstas obras em rodovias como a BR-319, no Amazonas, e BR-381, em Minas Gerais, somando, no total, 71 empreendimentos rodoviários. Para o segmento ferroviário, entre as sete obras previstas, está uma das prioridades da pasta, a Ferrovia de Integração Oeste – Leste (Fiol). Além disso, há 45 empreendimentos aquaviários e 30 no setor de aeroportos.

O ministro da pasta, Tarcísio de Freitas, tem afirmado que o braço de investimento público do Pró-Brasil não irá ferir pilares fiscais. O governo precisou alinhar o discurso sobre o plano após o lançamento sem a presença da equipe econômica ter gerado ruídos e divisões internas.

Além disso, Freitas repete que o principal norte do Pró-Brasil não são os empreendimentos públicos, mas as mudanças regulatórias e normativas, seja por meio de projetos de lei no Congresso ou alterações em resoluções de agências regulatórias e do ministério.

No documento encaminhado à Casa Civil, a pasta lista projetos de lei já destacados pelo ministro nos últimos meses, como a simplificação do licenciamento ambiental, a nova lei geral de concessões, o programa de incentivo à cabotagem (BR do Mar), que ainda precisa ser enviado pelo governo, a nova série de debêntures para a infraestrutura, e o regime de autorização para ferrovias, por exemplo.

O ministério também lista uma série de outros programas da Infraestrutura, como de transformação digital, o Plano Nacional de Transportes, a implantação do documento único para qualquer operação de transporte de cargas e passageiros, a agenda de sustentabilidade 2020-2022, e o programa com iniciativas para caminhoneiros.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 23/07/2020

SETOR TÊXTIL DEVE RECEBER CRÉDITO VIA BNDES NA PRÓXIMA SEMANA, DIZ SINDTÊXTIL-SP

O setor têxtil de São Paulo deve receber uma nova oferta de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) por meio do Desenvolve-SP – banco de fomento do governo paulista na próxima semana. Segundo o Sindtêxtil-SP, em uma reunião do Comitê Empresarial Econômico do Governo do Estado de São Paulo, o Desenvolve-SP informou que o BNDES fará um aporte “significativo” a ser destinado ao setor.

Por meio da Frente Parlamentar pelo Desenvolvimento do Setor Têxtil e de Confecções do Estado de São Paulo, a demanda de crédito apresentada foi de R\$ 500 milhões. Ainda não se sabe, porém, qual valor o banco de desenvolvimento deve conceder.

O pedido da frente parlamentar coordenada pela deputada Carla Morando (PSDB) foi encaminhado no dia 6 de junho. O documento reforçava a demanda R\$ 1,5 bilhão do Desenvolve-SP ao BNDES e acrescentava ao pedido R\$ 500 milhões para serem destinados ao setor têxtil e confecções.

“Há mais de um mês encaminhamos esse pedido para um setor que teve sua produção de varejo reduzida em mais de 41% na pandemia, emprega 450 mil pessoas em sua maioria, mulheres”, diz a deputada.

O presidente do Sindtêxtil-SP, Luiz Arthur Pacheco, diz que os recursos devem ser destinados a micro e pequenas empresas, que representam 75% do setor de confecção. Ainda não há detalhes oficiais sobre valores, mas existe a possibilidade que a cada R\$ 1 de aporte do Estado São Paulo, o BNDES aporte R\$ 4.

Ainda assim, a expectativa é de que haja limite de faturamento para adesão a essa linha de crédito, o que impediria o acesso de empresas de médio porte. Hoje, essas empresas são as que mais encontram dificuldades para conseguir dinheiro no mercado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 23/07/2020

GOVERNO DIZ QUE SOCORRO GARANTE RECEITA A ESTADOS

Sob pressão para aumentar em mais R\$ 16 bilhões os recursos para governadores e prefeitos, o Ministério da Economia divulgou dados ontem 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 "desconstrói" o discurso de que eles estão com perda de arrecadação.

O Ministério da Economia lançou um 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.

Seguro

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 : 23/07/2020

PETROBRÁS ELEGE ALMIRANTE LEAL FERREIRA PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Candidato foi indicado pela União, que é o acionista controlador da companhia; também foram escolhidos os demais membros do colegiado e do conselho fiscal

Por Fabiana Holtz e Luana Pavani, O Estado de S.Paulo

A Petrobrás elegeu em Assembleia-Geral Ordinária realizada na quarta-feira, 22, o almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira presidente do Conselho de Administração. O candidato foi indicado pelo acionista controlador, a União.

Também foram eleitos outros dez membros do conselho. Entre os eleitos pelo sistema de voto múltiplo, além de Leal Ferreira, estão o presidente da companhia, Roberto Castello Branco, João Cox, Nivio Ziviani, Omar Carneiro da Cunha Sobrinho, Paulo Cesar de Souza e Silva, Ruy Flaks Schneider e Leonardo Pietro Antonelli.

Como representante dos minoritários foi eleito Marcelo Mesquita de Siqueira Filho. Os acionistas detentores de ações preferenciais elegeram Rodrigo de Mesquita Pereira. A eleita para representar os empregados da Petrobrás no conselho foi Rosângela Buzanelli Torres.

Foi votada na assembleia a composição do conselho fiscal, em que a União indicou Agnes Maria de Aragão da Costa para titular e o suplente Jairez Elói de Sousa; Sérgio Henrique Lopes de Sousa (titular) e Alan Sampaio Santos (suplente), José Franco Medeiros de Moraes (titular) e Gildenora Batista Dantas Milhomem (suplente).

Para o conselho fiscal, os acionistas minoritários elegeram Marcelo Gasparino (titular) e Paulo Roberto Evangelista de Lima (suplente), enquanto os acionistas de ações PN elegeram Daniel Alves Ferreira (titular) e Fabrício Santos Debortoli (suplente).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 23/07/2020

INFRAESTRUTURA PEDE R\$ 40 BILHÕES ATÉ 2023 PARA TOCAR OBRAS DO PRÓ-BRASIL

Os recursos seriam aplicados em 153 empreendimentos rodoviários, ferroviários, aquaviários e aeroportuários

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA — A proposta final do Ministério da Infraestrutura para turbinar os investimentos em obras públicas por meio do Pró-Brasil prevê uma necessidade orçamentária de R\$ 40,4 bilhões de 2020 a 2023. Os recursos seriam aplicados em 153 empreendimentos rodoviários, ferroviários, aquaviários e aeroportuários, cuja relação foi enviada à Casa Civil, que centraliza as decisões sobre o plano e precisa analisar os pedidos do ministério.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/9/1590541213599.jpg>

Tarcísio de Freitas, ministro da Infraestrutura Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

Para começar a movimentar essas obras ainda neste ano, a pasta precisaria de uma injeção extra de R\$ 5 bilhões. O ministério já executou 70% do orçamento garantido em 2020. A expectativa da Infraestrutura é de que a execução dessas obras gere cerca de dois milhões de empregos até 2023.

Além das obras públicas, a proposta da pasta também conta com a carteira de concessões já em andamento - carro-chefe no volume de investimentos, com cerca de R\$ 230 bilhões previstos -, apoio a projetos de lei, revisões regulatórias e outros programas do ministério.

Como já havia mostrado o Estadão/Broadcast, estão previstas obras em rodovias como a BR-319, no Amazonas, e BR-381, em Minas Gerais, somando, no total, 71 empreendimentos rodoviários. Para o segmento ferroviário, entre as sete obras previstas, está uma das prioridades da pasta, a Ferrovia de Integração Oeste – Leste (Fiol). Além disso, são 45 empreendimentos aquaviários e 30 no setor de aeroportos.

O ministro da pasta, Tarcísio de Freitas, tem afirmado que o braço de investimento público do Pró-Brasil não irá ferir pilares fiscais. O governo precisou alinhar o discurso sobre o plano após o lançamento sem a presença da equipe econômica ter gerado ruídos e divisões internas.

Além disso, Freitas repete que o principal norte do Pró-Brasil não são os empreendimentos públicos, mas as mudanças regulatórias e normativas, seja por meio de projetos de lei no Congresso ou alterações em resoluções de agências regulatórias e do ministério.

No documento encaminhado à Casa Civil, a pasta lista projetos de lei já destacados pelo ministro nos últimos meses, como a simplificação do licenciamento ambiental, a nova lei geral de concessões, o programa de incentivo à cabotagem (BR do Mar), que ainda precisa ser enviado pelo governo, a nova série de debêntures para a infraestrutura, e o regime de autorização para ferrovias, por exemplo.

O ministério também lista uma série de outros programas da Infraestrutura, como de transformação digital, o Plano Nacional de Transportes, a implantação do documento único para qualquer operação de transporte de cargas e passageiros, a agenda de sustentabilidade 2020-2022, e o programa com iniciativas para caminhoneiros.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 23/07/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

CHINA REAGE À PROPOSTA DO BRASIL E EUA NA OMC

Delegação chinesa argumentou que o tema de economia de mercado é complexo demais e não era discussão para a OMC

Por Assis Moreira, Valor — Genebra 23/07/2020 14h13 Atualizado

A China teve hoje sua primeira reação à proposta do Brasil e dos Estados Unidos que estabelece que o princípio de economia de mercado tem de valer para todos os 164 membros da Organização Mundial do Comércio (OMC), para garantir condições equitativas de competição econômica no comércio internacional.

Segundo fontes, durante o Conselho Geral da entidade, hoje, a delegação chinesa argumentou que o tema de economia de mercado é complexo demais e não era discussão para a OMC. Para Pequim, a entidade não seria o local adequado para deliberar sobre o que é economia de mercado. Mas tampouco disse onde isso poderia ocorrer.

A Índia sublinhou que, se alguém tem dúvida sobre o tema, deveria recorrer ao Órgão de Apelação, mas esse mecanismo está paralisado - justamente pelos EUA, que não aceitam nomeação de novos juízes.

Já vários desenvolvidos, como União Europeia (27 países), Japão, Austrália, Canadá, Suíça, Coréia do Sul, Noruega e Taiwan apoiaram a linha brasileira e americana, considerando que economia de mercado é um princípio fundamental para a reforma da OMC.

Para Washington e Brasília, não há espaço para coexistência de modelos econômicos distintos nessa entidade central na governança global. Destacam que práticas e políticas não orientadas ao mercado geram excesso de capacidade industrial e concorrência desleal, além de prejudicar o desenvolvimento e funcionamento adequado do comércio global. Assim, defendem o fortalecimento do princípio da economia de mercado.

Em sua intervenção, o embaixador do Brasil junto à OMC, Alexandre Parola, disse que o país decidiu apresentar a proposta com os EUA "porque acreditamos firmemente que este é o momento de reforma e renovação". Para o Brasil, disciplinas horizontais que nivelam o campo de jogo são agora mais importantes do que nunca.

"Não poderemos avançar com a reforma necessária e urgente da OMC, a menos que reconhecamos os princípios e metas sobre os quais estabelecemos esta Organização e o sistema multilateral de comércio", acrescentou. "A OMC deve estar preparada para cumprir seus princípios fundamentais".

Ele observou que a iniciativa enfatiza a importância das empresas operando sob condições orientadas ao mercado. Segundo o embaixador, o objetivo estratégico do Brasil ao apresentar a proposta é "unicamente ligado à reforma da OMC"

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 23/07/2020

INFRAESTRUTURA APOSTA EM 153 OBRAS E NOVE PROJETOS DE LEI NO PRÓ-BRASIL

Ministério pede dotação orçamentária de R\$ 40,4 bilhões no período de 2020 a 2023

Por Daniel Rittner — De Brasília

O Ministério da Infraestrutura encaminhou à Casa Civil sua última lista de sugestões para o programa de retomada econômica batizado pelo governo como Pró-Brasil. Para levar adiante 153 obras públicas, foi pedida uma dotação de R\$ 40,4 bilhões no período de 2020 a 2023, levando em conta que o orçamento no fim desse quadriênio será elaborado no último ano de mandato do atual governo.

Além da carteira de concessões já conhecida do mercado, que soma R\$ 230 bilhões, a equipe do ministro Tarcísio Freitas listou uma série de empreendimentos com recursos públicos para

inclusão no programa. A previsão é que 2 milhões de empregos sejam gerados com essas frentes.

Quase pronto

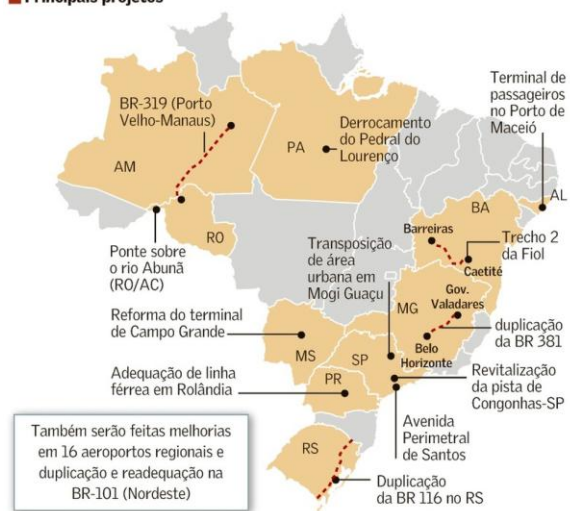
O que o Ministério da Infraestrutura pediu à Casa Civil

- Licenciamento ambiental (PL 3729/04 ou PLS 168/18)
- Lei Geral de Concessões e PPPs (PL 7063/17)
- DT-e (PL 6093/19 ou novo projeto)
- Nova Lei de Licitações (PL 1292/95)
- BR do Mar (PL 3129/20 ou novo projeto)
- Fundos Públicos (PEC 187/19)
- Lei de Debêntures (PL 2646/20)
- Marco Legal das Ferrovias (PLS 261/18)
- Lei do Free Flow em Pedágios (PLC 8/13)

R\$ 40,4 bilhões
é o orçamento pedido para obras
públicas entre 2020 e 2023

153 empreendimentos
terão verbas garantidas

Principais projetos



Fonte: Ministério da Infraestrutura

Há 71 projetos listados em rodovias, 45 em portos ou hidrovias, 30 obras em aeroportos e outras sete em ferrovias. Entre os destaques estão a construção do segundo trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) no interior da Bahia, a duplicação de mais lotes da BR381 entre Belo Horizonte e Governador Valadares (MG), a repavimentação da BR-319 entre Porto Velho e Manaus, a implantação da Avenida Perimetral em Santos (SP), o derrocamento do Pedral do Lourenço (PA) na Hidrovia Araguaia-Tocantins, reformas em 16 aeroportos regionais e no terminal de passageiros de Campo Grande.

[https://s2.qlbimg.com/noE468IUB4edqrWvEWIylrWihk=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.qlbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interanal_photos/bs/2020/K/N/ZenBdPT2OyekVgE7ZD5q/arte23bra-201-probra-a4.jpg](https://s2.qlbimg.com/noE468IUB4edqrWvEWIylrWihk=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.qlbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interanal_photos/bs/2020/K/N/ZenBdPT2OyekVgE7ZD5q/arte23bra-201-probra-a4.jpg)

Todas essas obras, junto com o portfólio de concessões à iniciativa privada (já divulgadas no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos), forma a parte do Pró-Brasil chamada de Eixo Progresso. A outra parte é o Eixo Ordem, que contempla modernizações e aperfeiçoamentos regulatórios, com o objetivo declarado de melhorar o ambiente de negócios e oferecer mais segurança jurídica a potenciais investidores.

Além de normas infralegais, como um plano de segurança do trânsito que busca derrubar os índices de acidentes até o fim de 2022, foram escolhidos nove projetos de lei para receber o selo de “prioritários”. É o que Tarcísio e sua equipe apelidaram de “Pacto pela Infraestrutura”, mas por enquanto é sugestão do ministério, sem ainda uma palavra final da Casa Civil.

Os projetos são os seguintes: 1) simplificação do licenciamento ambiental; 2) nova lei geral de concessões e PPPs; 3) documento eletrônico unificado para transporte de cargas e de passageiros (DT-e); 4) conclusão da nova lei de licitações; 5) incentivos ao transporte marítimo de cabotagem (BR do Mar); 6) a desvinculação de fundos públicos (na verdade uma proposta de emenda constitucional); 7) a nova lei que amplia o uso de debêntures para financiamento de projetos de infraestrutura; 8) o novo marco legal que permite construir ramais ferroviários pelo regime de autorização; e 9) mudanças no sistema de cobrança em rodovias pedagiadas (com descontos para usuários frequentes e pagamento eletrônico pela distância realmente percorrida).

A maioria dos projetos já tramita no Congresso Nacional - alguns em fase adiantada, como o da nova Lei de Licitações, que passou no Senado e foi aprovado, voltando para segunda análise dos senadores por causa das modificações feitas. Outras propostas, como o novo marco legal das ferrovias, estão em estágio preliminar - nesse caso, só passou por uma das comissões no Senado.

O Valor apurou que dois projetos encaminhados à Casa Civil pela Infraestrutura - a BR do Mar e as ferrovias por autorização - coincidem com o que foi apontado como prioridade também pelo Ministério da Economia. A equipe econômica incluiu ainda, na lista enviada para seleção final do Palácio do Planalto, outras quatro prioridades: regulamentação da nova Lei do Saneamento

Básico, a reforma do setor elétrico, as mudanças do marco regulatório do gás natural e o fim da obrigatoriedade de leiloar campos de petróleo no pré-sal pelo regime de partilha da produção.

Caso esses projetos entrem na versão final do Pró-Brasil cujo lançamento é planejado agora para agosto, significa que receberão prioridade nos esforços de articulação política do Planalto.

O governo tem insistido em que não se trata de um programa apenas de obras públicas ou que implique relaxamento fiscal. A presença de apostas legislativas e de concessões à iniciativa privada tenta justamente reforçar essa mensagem. No entanto, para trazer alguma novidade em termos de aquecimento da atividade, o pedido do Ministério da Infraestrutura é por uma suplementação de R\$ 5 bilhões no orçamento da pasta em 2020. O desafio é basicamente como realizar isso.

Uma das alternativas cogitadas pelo governo, principalmente para acomodar os investimentos pretendidos pelo Ministério de Desenvolvimento Regional, é usar o “orçamento de guerra” criado para permitir gastos adicionais da União em decorrência da pandemia. Essas despesas não são contabilizadas dentro do Teto de Gastos.

A possibilidade - motivo de insegurança no governo - seria usar o “orçamento de guerra” para fazer suplementações. Haveria empenho, mas não pagamento, deixando os recursos como “restos a pagar” para os exercícios seguintes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 23/07/2020

DIÁRIOde**PERNAMBUCO**

DIÁRIO DE PERNAMBUCO - PE

NOVA ROTA DE CARGA OPERA VIA RECIFE

Lufthansa Cargo passa a contar com dois voos semanais do Aeroporto Internacional do Recife com destino a Frankfurt, na Alemanha

Por Patrícia Monteiro - Especial para o Diário - patricia.monteiro@diariodepernambuco.com.br

Mais uma via de atendimento a exportadores da região Nordeste. A Lufthansa Cargo passa a contar com operações fixas no Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre. Serão dois voos semanais com destino à cidade de Frankfurt, na Alemanha, com capacidade de 90 toneladas de carga, cada um. A rota inaugural foi realizada na noite da última terça-feira, por volta das 23h40.

As operações acontecem durante as terças e sábados. Às terças, os voos vindos do Aeroporto de Viracopos (em Campinas, São Paulo) aterrissam no Recife às 14h e partem às 16h. Já na sexta, chegam às 15h50 e decolam às 17h25. O destino final de ambos é a cidade de Frankfurt, na Alemanha. O horário do voo inaugural ocorreu excepcionalmente às 23h40 devido a um ajuste operacional da companhia aérea. As viagens serão feitas principalmente por aeronaves modelo MD11F com capacidade máxima de carga de aproximadamente 90 toneladas. Estas podem ser substituídas, entretanto, por aviões B777F, com capacidade para até 100 toneladas.

Os principais produtos a serem transportados no novo voo da Lufthansa devem ser frutas, de toda a região Nordeste, incluindo as mangas do Vale do São Francisco, bem como outros alimentos perecíveis. De acordo com o diretor da operação no Brasil da Lufthansa Cargo, Cleverton Vighy, este transporte deve ser de 40 a 60 toneladas de carga, em média. “As frutas frescas não serão os únicos produtos, mas sim o principal volume, cerca de 90%. O carro chefe, no momento, é este, mas certamente iremos buscar outros potenciais de exportação da região”, afirma. Sobre a exploração de novos mercados a partir da nova operação no Recife, ele lembra que passa a se abrir um leque de possibilidades. “São voos que acontecem duas vezes por semana para Frankfurt. De lá, é possível se conectar com mais de 300 destinos em mais de 100 países”, explica.

A operação chega ao Recife concomitantemente à finalização dos voos regulares do Rio Grande do Norte, no último dia 18 de julho. Lá, no primeiro semestre deste ano, foram movimentadas, em média, 120 toneladas mensais de cargas. “Após cinco anos de operação regular em Natal, encerramos as operações no estado. A transferência deu-se pela baixa oferta de serviço das ESATAs (Empresa de Serviço Auxiliar de Transporte Aéreo) no aeroporto, inviabilizando a continuação da operação. Não está relacionada diretamente à concessionária do aeroporto”, relata Vighy.

Atualmente as operações de carga correspondem a 11% das movimentações do Aeroporto Internacional do Recife, administrado pela Aena Brasil, com cerca de quatro voos cargueiros fixos por semana. O outro voo internacional de carga operado no terminal, além do da Lufthansa, é o da Latam. Originário do Aeroporto Internacional de Guarulhos, (SP), chega ao Recife e segue para Amsterdam, na Holanda.

Fonte: *Diário de Pernambuco - PE*

Data : 23/07/2020



O DEFESANET

MARINHA LEVA ATENDIMENTO MÉDICO E ALIMENTOS PARA ALDEIAS INDÍGENAS NA FRONTEIRA DO BRASIL



https://d30p9ca83oqyng.cloudfront.net/defesanet/site/upload/news_image/2020/07/48162_resize_620_380_true_false_null.jpg

Cerca de dois mil índios das etnias Tiriyo e Kaxuyana foram beneficiados

A Marinha, por meio do Comando Conjunto Norte, participou de uma Ação Cívico-Social em 14 aldeias das etnias Tiriyo e Kaxuyana, localizada no Parque Nacional do Tumucumaque, cerca de dez quilômetros da fronteira com o Suriname, entre os dias 17 e 21 de julho, para prestar apoio

médico-odontológico e humanitário a cerca de duas mil indígenas, auxiliando no enfrentamento à Covid-19, de forma preventiva e na contenção da proliferação do vírus e outras enfermidades.

Militares do Hospital Naval de Belém, do Comando Militar do Norte e da Ala 9, partindo de Belém-PA e Macapá-AP, realizaram mais de 700 atendimentos nas áreas de Dermatologia, Pediatria, Ginecologia, Clínica Geral e Odontologia. Farmacêuticos, enfermeiros e técnicos também auxiliaram com atendimentos, avaliações de pré-natal, exames de glicemia, testes para Covid-19, e ações de odontologia preventiva e saúde bucal em escovódromo.

Foram distribuídos medicamentos e doadas 7,5 toneladas de alimentos que beneficiaram 500 famílias. O Destacamento Aéreo Naval do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte transportou 520 quilos de medicamentos, de Belém-PA para Macapá-AP, entregues para o Distrito Sanitário Especial Indígena, e 750 quilos de alimentos, de Macapá para o Parque Nacional do Tumucumaque, que foram distribuídos nas aldeias indígenas.

Fonte: *O DefesaNet*

Data : 23/07/2020

FOLHA DE S.PAULO

FOLHA DE SÃO PAULO - SP

SETOR DE PORTOS PRIVADOS ELEVA CARTEIRA DE INVESTIMENTOS EM R\$ 3,2 BI, DIZ ENTIDADE

Painel S.A. - joana.cunha@grupofolha.com.br

Volume subiu com autorização de quatro novos terminais



https://f.i.uol.com.br/fotografia/2019/04/19/15557230095_cba73013290e_1555723009_3x2_rt.jpg

SÃO PAULO - O setor portuário calcula ter expandido a carteira de investimentos em R\$ 3,22 bilhões no primeiro semestre com a autorização de quatro novos TUPs (terminais de uso privado), segundo dados da Associação de Terminais Portuários Privados.

O recurso eleva o patamar de investimento do setor portuário privado a R\$ 43,02 bilhões desde 2013 com a

Lei dos Portos, sendo o Sudeste a região com mais recursos (R\$ 22,1 bilhões), seguido pelo Nordeste (R\$ 10,3 bilhões), conforme a entidade.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 23/07/2020



AGÊNCIA BRASIL - DF

MAIA PEDE QUE GOVERNO APRESENTE PEC DA REFORMA ADMINISTRATIVA ESTE ANO

O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), voltou a defender hoje (23) que o governo encaminhe sua proposta de emenda à Constituição (PEC) sobre a reforma administrativa ainda neste ano. Segundo Maia, se o governo deixar para enviar a PEC em 2021, haverá muita pressão sobre a máquina pública, e a proposta dificilmente será aprovada.

“Se não fizermos isso, vamos ter uma pressão muito grande de descontrole total do gasto público, porque, se não abrirmos, pelo menos nos próximos anos, um espaço para a redução da despesa pública e melhorar a qualidade desse gasto, começaremos a ver a pressão para usar a PEC da Guerra para botar investimento para o próximo ano”, afirmou Maia durante videoconferência sobre o tema com os economistas Armínio Fraga e Ana Carla Abrão

De acordo com o presidente da Câmara, há uma “janela” de 12 meses para aprovar a reforma. Após esse período, o debate eleitoral pode inviabilizar o processo. “Eu disse que temos 12 meses para fazer as coisas, porque, se apresentar uma reforma em 2021: 'esquece'. A Casa revisora vai fazer as contas e ver que terá que votar no segundo semestre de 2021. E aí, esquece, ninguém vai votar nada no segundo semestre de 2021”, afirmou

O governo, que ainda não encaminhou uma proposta de reforma administrativa ao Congresso Nacional, tem afirmado que a esta deverá incidir apenas sobre os futuros servidores. Um dos aspectos mais importantes diz respeito à estabilidade dos futuros funcionários.

Maia informou que falou sobre o assunto com o ministro da Economia, Paulo Guedes, durante um almoço na semana passada, e que ainda que vai conversar com o deputado Arthur Lira (PP-AL) sobre a reforma. O objetivo é convencer líderes partidários a encampar o pleito junto ao presidente da República, Jair Bolsonaro.

“Falei para ele [Paulo Guedes] para reunir um grupo de líderes e pedir para o presidente mandar a proposta. Independentemente de ser, ou não ser, a melhor proposta – não conheço direito a proposta do governo – acho que é preciso fazer o debate”, afirmou o presidente da Câmara.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 23/07/2020

WEG VÊ RENTABILIDADE SAUDÁVEL EM 2020 E CARTEIRA DE ENCOMENDAS SUSTENTÁVEL EM 2021

Da Redação *ECONOMIA* 23/07/2020 - 18:34



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191106-reflexo-da-desaceleracao-weg-706.jpg>

A Weg espera entregar neste ano uma rentabilidade sobre capital investido “saudável”, apoiada em encomendas de setores pouco afetados pelos impactos da crise devido às medidas de isolamento social, como mineração e celulose, após um segundo trimestre em que o lucro da empresa cresceu 32%.

A companhia avalia que sua carteira de pedidos de produtos de ciclo longo está em um pico positivo e que é sustentável em 2021, apesar da desaceleração da economia gerada pela quarentena no Brasil e no exterior, disseram executivos da fabricante de motores elétricos, tintas industriais e equipamentos para automação, em teleconferência com analistas.

Embora não tenha detalhado o tamanho da carteira, o diretor financeiro, Paulo Polezi, afirmou que “nossa carteira de ciclo longo é bastante positiva, está no melhor nível dos últimos anos no Brasil e no exterior”. Segundo ele, “projetos de longo prazo não costumam ser afetados por volatilidade de curto prazo como a que estamos vivendo agora e isso nos dá conforto de termos carteira sustentável para o próximo ano”, acrescentou.

As ações da companhia subiam 0,45% por volta das 13h30, enquanto o índice Ibovespa mostrava baixa de 0,5%. No ano, o papel acumula valorização de cerca de 90%.

Enquanto isso, nas operações de ciclo curto, voltadas a equipamentos “de prateleira”, como motores de menor porte e mais padronizados, a Weg deve encerrar a partir de agosto a redução de jornada introduzida com a chegada da pandemia ao país.

Neste segmento, a visibilidade é mais curta, de três a quatro meses, por isso vai avaliar o cenário para determinar mais tarde se o fim do corte na jornada será mantido, disseram executivos da companhia.

“Estamos vendo uma melhora gradual na dinâmica dos negócios de ciclo curto, mas ainda não dá para dizer que já esta recuperando”, disse Polezi, apostando que a área de ciclo longo deverá “continuar trazendo estabilidade e resiliência” para a Weg pelo menos até o final deste ano.

Questionados sobre os efeitos da aprovação do marco do saneamento neste mês, o diretor superintendente administrativo da Weg, André Rodrigues, estimou que os negócios da companhia na aérea, uma das principais para a empresa, tendem a mostrar evolução diante das expectativas de aumento dos investimentos no setor de água e esgoto.

“Sem dúvida é positivo para a companhia...Com base na visibilidade do marco que temos do governo hoje, o que é endereçável pelos produtos da Weg neste segmento, é de 4% deste orçamento”, disse Rodrigues.

Ele se referiu às projeções do governo federal que serão necessários investimentos de cerca de 700 bilhões de reais para universalizar acesso a água tratada no país e ampliar a cobertura de

tratamento de esgoto até 2033. No setor, a Weg produz motores para bombas de água e tintas para tubulações.

Já sobre a proposta de reforma tributária encaminhada pelo governo ao Congresso nesta semana, a avaliação preliminar da Weg é que o texto não deve gerar aumento de carga de impostos para a empresa, disse Polezi.

Fonte: Reuters

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2020

REGIME DE EXPLORAÇÃO DO PRÉ-SAL DEVE CONSIDERAR POTENCIAL CONTRIBUTIVO PARA O ESTADO, DIZEM ESPECIALISTAS

Por Dérika Virgulino OFFSHORE 22/07/2020 - 20:19



https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170627-oleo-petroleo-pixabay-oil-106913_1920.jpg

Arquivo

Especialista defende modelo de concessão, mas com algumas das vantagens do regime de partilha.

Com a pandemia do novo coronavírus e a queda no preço do petróleo, a discussão em torno da mudança do regime de partilha pelo de concessão para a camada do pré-sal voltou à ordem do dia. Para especialistas, porém, embora o atual contexto exija a necessidade de recursos financeiros para a economia,

não se pode adotar um regime sem considerar os prós e contras de cada um deles. Assim, uma das propostas levantadas sobre o regime mais adequado seria o da concessão, mas que fosse capaz de capturar as vantagens do regime de partilha.

O professor da Escola Brasileira de Economia e Finanças da Fundação Getúlio Vargas (FGV EPGE), Maurício Canedo explicou que o regime de concessão poderia emular os benefícios presentes no de partilha, criando, por exemplo, alíquotas maiores para os campos do pré-sal, isto é, ajustando a alíquota da participação especial. Para ele, uma das desvantagens do regime de partilha é o excesso regulatório que pode afastar o interesse de investidores. Assim, com o regime de concessão, segundo ele, é possível capturar as vantagens contidas no de partilha, mantendo a atratividade.

Para o advogado especialista em infraestrutura e sócio do Mota Kalume Advogados, Rafael Mota, o mais importante nesse momento é fazer o cálculo das vantagens e desvantagens de ambos os regimes, mas tendo como foco a possibilidade de aproveitar o potencial contributivo de cada um. “Em ambos os casos o estado deve fazer uso das receitas ou da renda petrolífera para gerar desenvolvimento e investimento, em especial na infraestrutura para logística de internação de derivados”, destacou. Isso porque, segundo ele, o país já é continuará sendo deficitário até que se construam novas refinarias e estrutura portuária no país, o que, para ele, não deve ocorrer em curto prazo.

Uma das principais vantagens do regime de partilha, de acordo com ele, é que ele objetiva que os estados tenham também incremento na sua arrecadação, o que gera, conseqüentemente, investimentos em infraestrutura, saúde e educação diretamente pelos estados. Desse modo, com a descentralização, diminui a dependência dos estados sobre o governo federal. “Fortalece-se, portanto, a federação com os estados tendo um orçamento maior podendo dispor desses valores para que sejam investidos mais rapidamente em benefícios aos seus cidadãos”, disse.

O atual contexto de crise sanitária também vem intensificando o debate sobre transição energética. E essa questão põe cheque a produção de petróleo no país como um dos carros-chefes da economia. Sobre isso, Mota afirma que não se devem menosprezar as fontes de energia de um país, porém, o que deve ocorrer é um planejamento do que fazer com essas fontes de energias já descobertas, com é o caso do pré-sal.

Ele entende, portanto, que as camadas do pré-sal devem ser exploradas com planejamento, senso de urgência e segurança para que o país possa capturar toda riqueza dela provenientes, antes da transição energética. De acordo com ele, esta riqueza pode ser usada para investir parte do seu lucro também em tecnologia para o aperfeiçoamento das energias renováveis, por meio de pesquisa, que valorizem as vantagens competitivas do país, como em biocombustíveis.

“Todos ganham, inclusive, as empresas que exploram os campos de pré-sal e que certamente têm também interesse nas energias renováveis”, disse Mota. Para ele, com investimento em pesquisas e com a logística que já possuem, a tendência é que elas saiam na frente nesse mercado que ele considera promissor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2020

PESQUISA EXPLORA NOVO MERCADO SIGNIFICATIVO PARA COMBUSTÍVEIS DE BAIXO CARBONO

Da Redação NAVEGAÇÃO 22/07/2020 - 19:08



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190201-man-vlqc-gaseiro.jpg>

Um novo estudo — o Guia de Combustíveis e Energia para Transporte de Baixo Carbono da BLUE Insight 2020 — revelou que mais de 40 organizações estão disputando uma parcela dos US\$ 1,4 trilhão em combustíveis e transporte de energia no mercado de energia. O guia foi produzido pela consultoria de negócios e consultoria estratégica BLUE Insight, em parceria com a principal sociedade de classificação Bureau Veritas.

O guia inclui entrevistas com representantes das empresas, além de pesquisas mais amplas, e um resumo de Tristan Smith — a principal autoridade de transporte marítimo em descarbonização do Instituto de Energia da UCL. Suas descobertas revelam que há um número significativo de iniciativas atualmente em andamento, variando de pequenos projetos de P&D com baixo financiamento a grandes volumes de combustíveis e energia de baixo carbono sendo vendidos e usados para alimentar embarcações oceânicas.

A profunda pesquisa e análise qualitativa do BLUE Insight explora apenas combustíveis e energia com 50% menos emissões de carbono do que os combustíveis fósseis convencionais, com base nas evidências atuais.

Os combustíveis e a energia abordados no BLUE Insight Guide incluem amônia, hidrogênio, metanol, éter dimetilico, sintético e bio-GNL, biocombustível, células de combustível, baterias e energia nuclear. Os critérios revisados pela equipe de pesquisa e análise do BLUE Insight incluem o perfil de empresas, projetos e colaborações; finança; análise do ciclo de vida; maturidade da produção de combustível e energia; escalabilidade; análise e requisitos de infraestrutura; bem como análise de segurança.

A IMO incumbiu o setor de transporte marítimo de atingir as metas de emissões de 40% menos CO2 até 2040 e 50% menos até 2050, o que em termos reais exige que o setor reduza as emissões de carbono em 85% ao considerar o crescimento do comércio nas próximas três décadas — uma transição estimada em um investimento de US\$ 1 trilhão na criação de uma nova indústria de energia marinha de baixo carbono, de acordo com especialistas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2020

PPSA PREVÊ DEFINIR ATÉ OUTUBRO COMPENSAÇÃO À PETROBRAS EM LEILÃO DE SÉPIA E ATAPU

Da Redação OFFSHORE 23/07/2020 - 18:46

A estatal Pré-Sal Petróleo SA prevê concluir no segundo semestre cálculos sobre compensações financeiras que serão devidas à Petrobras (PETR4.SA) pelos eventuais vencedores do leilão de excedentes das áreas de Sépia e Atapu, no pré-sal, disse à Reuters o presidente da companhia, José Eduardo Gerk.

Os blocos, no pré-sal da Bacia de Santos, chegaram a ser oferecidos a investidores em leilão de excedentes da cessão onerosa em novembro passado, mas não receberam propostas. O governo programa agora uma nova licitação, prevista para o terceiro trimestre de 2021.[nL1N2DN3AI]

Na época do certame, analistas apontaram incertezas sobre os pagamentos à Petrobras como um dos fatores que ajudaram a afastar grandes companhias internacionais dos ativos. A compensação prevista deve-se a aportes já realizados pela petroleira estatal no desenvolvimento da produção nos blocos.

Não havia regras para a definição desses pagamentos à Petrobras, que deveriam ser negociados entre as partes.

Em janeiro, no entanto, o Ministério de Minas e Energia decidiu que a PPSA deveria representar a União e negociar junto à Petrobras para definir os valores de compensação. A PPSA também ficou com atribuição de chegar a um acordo sobre a participação da União nessas áreas.

“O que posso adiantar é que está havendo uma convergência com as expectativas da Petrobras, e o trabalho está em um andamento muito bom, muito acelerado. Nossa expectativa é que esses valores saiam até setembro. Se escorregar um pouquinho, outubro. Diria que em meados do segundo semestre é nossa expectativa”, disse Gerk.

Graduado em engenharia no Instituto Militar de Engenharia (IME), com mestrado e doutorado em engenharia mecânica pela COPPE/UFRJ, ele assumiu a chefia da estatal em março de 2019.

A consultoria Wood Mackenzie estimou em relatório no ano passado que o pagamento dessas compensações à Petrobras, a chamada co-participação, poderia somar 2,7 bilhões de dólares em Sépia e 2,88 bilhões de dólares em Atapu.

Isso representaria cerca de 14 bilhões e 15 bilhões de reais, respectivamente, pelo câmbio atual.

Gerk, ex-funcionário da Petrobras, não quis comentar os valores em discussão.

“As incertezas no leilão de novembro passado eram exatamente sobre o valor das participações (da União)... e o valor da co-participação da Petrobras. Com a eliminação dessas incertezas, a gente acredita, sim, que o leilão vai atrair as maiores empresas do mundo”, defendeu Gerk.

No leilão dos excedentes da cessão onerosa, em 6 de novembro, o governo ofereceu quatro áreas que poderiam levantar cerca de 106,6 bilhões de reais em bônus de assinatura. Mas só houve propostas para duas delas, com arrecadação de 70 bilhões de reais.

Apesar de expectativas de autoridades de que o certame atraísse as maiores companhias de petróleo do mundo, incluindo a norte-americana Exxon, participaram apenas estatais chinesas e a Petrobras, em consórcio.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, classificou na ocasião o resultado como “ruim” e disse que o modelo de Partilha de produção adotado para o certame, ao invés do regime de concessão, também ajudou a afastar investidores.

No regime de Partilha, utilizado no pré-sal, além de royalties, o governo recebe uma fatia do “óleo-lucro” dos campos, que é então comercializado pela PPSA. No regime de concessão, as petroleiras pagam royalties e participações especiais, mas ficam com toda produção.

Guedes e o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, têm afirmado desde então que o governo buscará trabalhar por mudanças legislativas que permitam licitações do pré-sal em regime de concessão.

A PPSA também começou recentemente a estudar internamente a contratação de mecanismos de proteção contra a variação cambial (hedge).

“Estamos avaliando esta contratação como forma de melhor proteger o caixa das variações do câmbio sobre as receitas futuras com a venda de petróleo da União e sobre as despesas dos contratos de prestação de serviços em moeda estrangeira, dado que nossas receitas são em reais. Mas não há uma decisão tomada”, disse Gerk.

Ele acrescentou que a PPSA espera ter uma decisão até o final do ano sobre a eventual necessidade de contratação de hedge.

A PPSA levantou 1,1 bilhão de reais com operações de comercialização da parcela de petróleo e gás da União em regime de Partilha entre novembro de 2017 e maio de 2020.

A estatal ainda arrecadou 1,3 bilhão de reais com as equalizações de gastos e volumes realizadas nos campos de Entorno de Sapinhoá, Sudoeste de Tartaruga Verde e Lula.

Na quarta-feira, o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, elogiou o quadro técnico da estatal e seu papel na preparação dos leilões de Sépia e Atapu e negou que haja conversas sobre a privatização da empresa.

“Não se fala no governo em privatização da PPSA”, disse ele, acrescentando ainda que eventual movimento nesse sentido dependeria da aprovação de um projeto de lei no Congresso.

Fonte: Reuters

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2020