



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTÉRIO DEFINE NOVOS LIMITES DO PORTO DE SANTOS

Medida garante "previsibilidade para investimentos de longo prazo", informa pasta da Infraestrutura

Por Leopoldo Figueiredo 30.06.20 0h07

Nova área do porto organizado de Santos abre caminho para aprovação do PDZ (Carlos Nogueira)

Os novos limites jurisdicionais do Porto de Santos foram oficializados ontem, com a assinatura pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, da redefinição da poligonal do complexo marítimo. A medida cumpre critérios estabelecidos pela Lei dos Portos (n.º 12.815/2013).

A poligonal, formada por esses limites, define a área do porto organizado, que, conforme a legislação, é o espaço geográfico que compreende instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso sob a jurisdição da autoridade portuária.

Em nota, o Ministério da Infraestrutura (Minfra) destacou que, com essa redefinição, houve "a clara delimitação da área do porto organizado, por meio de 79 polígonos identificados com precisão, o que garantirá que o Porto e a comunidade portuária saibam exatamente onde inicia e termina a competência da Autoridade Portuária. Dessa maneira, haverá garantia de segurança jurídica ao próprio Porto, aos municípios, órgãos e entidades da administração pública e à sociedade em geral na execução de seus projetos e atividades, e no exercício de suas atribuições".

Ainda de acordo com a pasta, os novos limites garantem "segurança jurídica para convênios e arrendamentos e garante previsibilidade para investimentos de longo prazo". E abrem caminho para a aprovação do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), que prevê o arrendamento de áreas até então fora da jurisdição da Autoridade Portuária. A poligonal de Santos ainda era de 2002.

"Após 18 anos, a nova poligonal estabelece um marco para a modernização do Porto de Santos ao permitir a concretização do planejamento de longo prazo de acordo com as diretrizes do Minfra de tornar o Porto mais racional e eficiente. É mais um importante passo no processo que antecede a desestatização do principal porto do País, um dos principais projetos do programa de concessões do governo do presidente Jair Bolsonaro", afirmou o ministro Tarcísio.

Alterações

Ainda de acordo com o Minfra, os novos limites resolvem "conflitos fundiários históricos" entre o Porto, a Secretaria do Patrimônio da União e a cidade de Santos; reconhecem a comunidade de Conceiçãozinha, no Distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá, como área de interesse público para ter sua regularização fundiária e urbanística; respeitam as faixas de domínio ferroviário concedidas pela União a particulares; e incorpora áreas da União estratégicas para o desenvolvimento do Porto, como terrenos na Alemoa (na Margem Direita do complexo) e nas avenidas perimetrais e, ainda, a estrada de acesso à Ilha Barnabé (na Margem Esquerda).

A nova poligonal também retirou da jurisdição portuária áreas ocupadas por pequenas instalações portuárias em Guarujá, permitindo sua regularização, e trechos ocupados pelo terminal da DP World Santos (na Margem Esquerda, na Área Continental de Santos), além de compatibilizar projetos privados e públicos na região, adequando os limites do porto organizado a empreendimentos em desenvolvimento para a região, como o dos terminais Brites e Santorini.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 30/06/2020

CAMINHONEIROS PODERÃO FAZER TESTES DE COVID-19

Postos de atendimento foram instalados no Porto de Santos, em Cubatão e na Via Anchieta, entre outras localidades

Da Redação 30.06.20 0h53



[https://www.tribuna.com.br/image/contentd/policy:1.106989:1593489014/cami-covid.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=4435b50&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentd/policy:1.106989:1593489014/cami-covid.jpg?f=2x1&pf=4435b50&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Motoristas de cargas também poderão receber vacina contra o H1N1 (Divulgação)

Caminhoneiros poderão fazer testes de covid-19 (sorológico e PCR) e receber vacinas contra a gripe influenza. A campanha começou ontem e continuará por um mês em cinco pontos – um deles no terminal Ecoporto, na Rua Antônio Prado 1, na Praça da Fome, no Porto de Santos; e outro no Ecopátio, no Km 263, na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Cubatão.

A iniciativa é do Grupo EcoRodovias (controladora das concessionárias rodoviárias Ecovias e Ecopistas, do Ecoporto e do Ecopátio), do Programa Todos pela Saúde (Banco Itaú Unibanco) e da Porto Seguro, com apoio da Autoridade Portuária de Santos. A expectativa da organização é que sejam realizados 24 mil testes e aplicadas 24 mil doses de vacinas

Também há pontos de atendimento no pátio de descanso do Km 40 da Via Anchieta (S. Bernardo do Campo); no Posto Graal do Km 67 da Rodovia Carvalho Pinto (Guararema); e no Posto B&G do Km 37 da Rodovia Ayrton Senna (Itaquaquecetuba).

Nos postos

Nos locais de atendimento, os caminhoneiros poderão medir a temperatura. Se estiverem com febre, serão direcionados à medição de oxigenação e, depois, ao teste de Covid-19 do tipo PCR, feito por meio da coleta de secreção nasal e que tem uma maior precisão no resultado. Essas etapas levam cerca de cinco minutos e ocorrem em tendas específicas, onde profissionais de saúde atendem conforme protocolos de segurança, segundo a organização.

Aqueles que realizarem o exame tipo PCR vão receber mensagens, via SMS ou Whatsapp, cerca de 72 horas depois, de que a análise do material coletado foi feita e como eles podem pegar o resultado.

Os motoristas sem sintomas serão direcionados a fazer o exame sorológico, que demora, em média, 15 minutos para ser concluído. Na sequência, ele será orientado a aguardar dentro do caminhão por uma mensagem, que poderá chegar por SMS ou WhatsApp. Em caso de teste inconclusivo, ele deverá retornar à tenda para realizar o exame do tipo PCR.

De acordo com os organizadores da campanha, todos os resultados estarão sob sigilo médico e anonimato dos eventuais casos positivos, que serão informados somente à Secretaria de Saúde para controle dos dados consolidados e diretamente aos pacientes. Os motoristas contaminados ainda terão uma central médica para apoio psicológico e orientações complementares.

Orgulho

“Nos dá muito orgulho fazer parte desse movimento de solidariedade e apoio num momento tão delicado, especialmente para os caminhoneiros, que exercem uma função que exige certa exposição e que é tão essencial a todos nós. Estamos também muito felizes e satisfeitos com o apoio que estamos recebendo dessas novas empresas parceiras, que se uniram a nós. Quando tudo passar, esse será um dos principais legados desse período, o olhar humano das grandes

empresas junto com o trabalho em equipe que resume bem a expressão que ‘juntos somos mais fortes’, afirmou Rui Klein, diretor executivo de concessões rodoviárias da EcoRodovias.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 30/06/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA EM 06/07 AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL SOBRE ARRENDAMENTO DE ÁREA NO PORTO DE FORTALEZA

Interessados poderão enviar contribuições pelo “Whatsapp”



http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/03/DJI_0053-1-e1591622805547-768x570.jpg

Fotos: ANTAQ (capa) e Porto de Fortaleza/Divulgação.

A Agência nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizará no próximo dia 06 de julho audiência pública virtual sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos localizado no Porto Organizado de

Fortaleza/CE, denominado área MUC01. A audiência terá início às 15h e término quando da manifestação do último credenciado, sendo 18h o horário limite para encerramento.

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. Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no “Whatsapp”.

Quem quiser participar também poderá 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.

Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta “Teams”, será disponibilizada uma segunda conexão ao final de todas as contribuições. O ideal é o interessado encaminhar sua contribuição pelo “Whatsapp”.

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no “Youtube”. O link da transmissão é: <https://youtu.be/a75DyhQVUHg>

Consulta pública

A consulta pública para recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para esta proposta de resolução normativa está em andamento. Os interessados poderão dirigir suas sugestões à ANTAQ até às 23h59 do dia 22/07/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <http://portal.antaq.gov.br>.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto desta audiência pública, estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/

Será permitido, exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia082020@antaq.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

O terminal

Com 6.000m², a área denominada MUC01 é destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos. Os investimentos previstos a serem feitos pelos arrendatários ao longo dos 25 anos do contrato somam R\$ 56,7 milhões. O valor global do contrato/receita bruta total é de R\$ 516,6 milhões. Os futuros arrendatários do terminal pagarão à autoridade portuária pelo uso da área o valor mensal de R\$ 63.231,54 e mais R\$ 1,54 por tonelada movimentada.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 29/06/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

SETOR DE TRANSPORTE TEM QUEDA RECORDE EM ABRIL DE 2020

Assessoria de Comunicação

Análise da CNT mostra que o setor teve o pior desempenho desde o início da série histórica; segmentos aéreo e terrestre foram os mais impactados

O setor de transporte registrou, em abril de 2020, retração de 21,2%, em relação a abril de 2019, e de 17,8%, na comparação com março deste ano. Ambos os resultados correspondem ao pior desempenho no volume de serviços prestados pelo setor de transporte, armazenagem e correio na série histórica - iniciada em fevereiro de 2011. Os números constam da nova edição do boletim Economia em Foco, da CNT, divulgado nesta segunda-feira (29/6), que utiliza dados da PMS/IBGE (Pesquisa Mensal de Serviços, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).



https://portogente.com.br/images/600_transporte_p%C3%BAblico.jpg

Transporte Público

O segmento mais atingido foi o de transporte aéreo, que teve queda de 77,2%, na comparação com abril de 2019, e de 73,8%, em relação a março de 2020 - a maior redução da série histórica. O transporte terrestre também registrou seu pior desempenho e teve queda de 28,5%, em relação a abril de 2019, e de 20,6%, na comparação com março deste ano.

>> Clique abaixo para ler o relatório

<https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/bc2bb1d3-892c-49da-9d6b-d06a1cb64e73.pdf>

O setor de transporte só não teve um resultado pior porque, em abril, o volume transportado nas ferrovias brasileiras, mensurado em Toneladas Úteis (TU), cresceu 18,9%, tanto na comparação com abril de 2019 quanto em relação a março deste ano. Além disso, o aquaviário cresceu 16,3% em abril de 2020, se comparado com o mesmo período de 2019, e ficou praticamente estável (-0,1%) em relação a março de 2020.

De acordo com a análise da CNT, os dados da PMS de abril mostram uma realidade que já havia sido alertada nas três rodadas da Pesquisa de Impacto no Transporte - Covid-19 realizadas pela Confederação desde o início da pandemia do novo coronavírus. "A pandemia provocou retrações históricas no volume de demanda das empresas transportadoras, levando-as a operar em um nível crítico que, do ponto de vista financeiro, não se sustenta no tempo."

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 30/06/2020

PRIVATIZAÇÃO É MELHOR OPÇÃO E LIMITA RISCO DA UNIÃO A CONDIÇÕES DA OUTORGA, OPINA CARLOS MAGANO

Por Bruno Merlin

Convidado pelo Portogente a opinar sobre os rumos dos portos brasileiros e os modelos de gestão "colocados à mesa", Carlos Eduardo Bueno Magano foi claro em apontar a privatização das administrações como solução mais efetiva no momento, "pois limita o risco da União a condições estabelecidas na outorga", e por possibilitar avaliação de desempenho na aplicação de investimentos que jamais foi efetivada na gestão das "atuais" Autoridades Portuárias brasileiras. Segundo ele, "só poderemos falar [no modelo] Landlord no Brasil se o marco regulatório de 2017 for revogado". Estudos que propõem caminhos para a desestatização dos portos de Santos e de São Sebastião foram recebidos na última semana pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Com passagem de 15 anos pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), exercendo desde pesquisa operacional a cargo de direção, Magano também fez uma extensa carreira no Grupo Cosan/Rumo Logística. Crítico da Lei 12.815/2013 e do Decreto 9.048/2017, ele avalia ser impossível comparar o modelo de gestão dos portos brasileiros, em qualquer momento da história, ao modelo Landlord dos portos da Europa Ocidental. "Quanto ao PDZ [Plano de Desenvolvimento e Zoneamento], esse se subordina ao Plano Mestre Federal e estruturalmente não se comunica com a municipalidade, até porque as outorgas são de competência federal".



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

Magano durante participação no WebSummit Portogente - 4 Anos de Lei dos Portos

Opiniões sobre modelos de gestão dos portos

* [Bussinger defende adoção de modelos portuários dos grandes portos e pede "lipoaspiração já" no processo decisório](#)

* Robert Grantham - [Consultor defende landlord e diz que desestatizar só seria](#)

[justificável em estratégia de longo prazo](#)

* Osvaldo Agripino - [Modelo de gestão precisa resgatar a função social e estratégica dos portos](#)

* [WebSummit Nova Abertura dos Portos](#)

Portogente – Considerando a reforma portuária como a adoção de um novo e mais produtivo modelo de administração portuária no Brasil, qual sua avaliação dos modelos landlord (adotado em vários dos mais movimentados portos do mundo) e de desestatização (proposto pelo Governo Federal)?

Carlos Magano - Preliminarmente, é preciso reconhecer que o modelo Landlord adotado notadamente nos portos da Europa Ocidental é muito diferente do atual modelo em funcionamento no Brasil. Tivemos no Brasil dois marcos regulatórios, o de 1993 e o de 2017. Esse último, suas leis e uma série de decretos e regulamentos determinaram a centralização do processo de outorga de áreas na competência do Governo Federal, inviabilizando a descentralização decisória e a lógica de funcionamento do Landlord autônomo. A história das Cidades-Estado na Europa é compatível com a descentralização. No Brasil, como resultado do histórico autoritarismo de

Portugal presente na nossa cultura, o modelo centralista consolidou-se. Restaram apenas as taxas da tarifa portuária e os antigos arrendamentos para as administrações comporem sua receita. Quanto ao PDZ [Plano de Desenvolvimento e Zoneamento], esse se subordina ao Plano Mestre Federal e estruturalmente não se comunica com a municipalidade, até porque as outorgas são de competência federal. Nesse quadro só poderemos falar em Landlord no Brasil se o marco regulatório de 2017 for revogado, o que não se pretende no momento.

Diante do quadro instalado em que as autoridades portuárias brasileiras têm suas competências reduzidas, precisamos entender quais as suas funções: acessos (aquaviário, ferroviário, rodoviário), a receita associada e atividades diversas sem fonte de receita significativa. Diferente das autoridades portuárias européias, a Autoridade Portuária de Santos terceirizou o controle de acesso ao Porto, dando perdimento aos investimentos feitos no setor, terceirizando o serviço para a Praticagem e os serviços de acesso ferroviário igualmente via Portofer. Quanto ao serviço de infraestrutura rodoviária, esse como todos os já citados são carentes de um plano de investimento alinhado com o Plano Mestre de desenvolvimento do Governo Federal, exigindo seguidos aportes cujas somas não resultam em melhorias alinhadas com as necessidades da demanda. No dizer do Ministério da Infraestrutura, se considerarmos o capital posto à disposição dos administradores das autoridades portuárias é inconcebível o resultado pífio ou negativo de algumas delas. Devemos aprimorar essa função a bem do interesse da sociedade.

Assim sendo, não cabe a comparação proposta na pergunta. Não há como implantar o Landlord no Brasil com o atual arcabouço legal. O que pode-se fazer é um contrato de gestão que pode ser feito com administradores de estatal ou a privatização das funções de acesso envolvendo a gestão dos investimentos e a operação. Sendo essa a comparação, não tenho dúvida que a privatização é mais efetiva, pois limita o risco da União a condições estabelecidas na outorga.

Portogente - Qual a sua posição sobre a administração de serviços como acessos terrestres e dragagem pela iniciativa privada? E sobre os CAPs, ainda há espaço para serem deliberativos?

Carlos Magano - Nunca houve na gestão das atuais autoridades portuárias brasileiras avaliação de desempenho na aplicação de investimentos (investimento vs. resultado esperado) que a privatização obrigará e, portanto, sob a ótica da União e do seu resultado financeiro não há dúvida que esse modelo é o melhor. Sob o ponto de vista do controle do mercado do comércio exterior essa é uma condição mais delicada. Não é interesse do importador ou do exportador que a gestão dos acessos beneficie direta ou indiretamente qualquer grupo econômico. Assim, o gestor das

funções de acesso do Porto não poderá ter interesse comum a qualquer grupo econômico. Existem vários dispositivos regulatórios que podem garantir as condições desejadas. A que mais me agrada é obrigar que o outorgado seja uma Sociedade de Propósito Específico em que nenhum acionista detenha mais do que 5% do capital e dos votos da empresa. A sugestão é um IPO com esse regramento.



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

Canal de navegação do Porto de Santos - Imagem de Renato Thadéo por Pixabay

Conteúdos relacionados

- * [Mesas de diálogo como instrumento de gestão pública dos portos](#)
- * [Líderes de terminais de contêineres pedem ambiente menos regulado e analisam futuro do mercado](#)

Portogente - Como enxerga o "emaranhado" de leis e normas que regem o setor portuário? Qual ação considera prioritária para tornar o Brasil mais competitivo no comércio internacional?

Carlos Magano - Para mim, quanto mais perto do Porto estiver o centro de decisões tanto mais efetivas serão as decisões. Com esse pensamento, o marco regulatório de 1993 foi antes de tudo um instrumento de desregulação e descentralização com inúmeras revogações de leis e empoderamento das autoridades portuárias locais. Tivemos também nesse momento a criação dos CAPs no modelo dos portos autônomos franceses e, portanto, a inclusão dos vários interesses no processo decisório dos portos. Isso propiciou uma série de investimentos privados dentro do porto público com imensa valorização do ativo, além da significativa melhoria operacional. Hoje o excesso de burocracia não permite sequer o investimento do outorgado privado sem autorização da agência central, impedindo significativamente o aumento da produtividade do setor. Hoje o sonho do outorgado privado que está dentro do porto público é virar Terminal de Uso Privado (TUP) e sair do controle e dos custos locais que não têm contrapartida. Com certeza a desregulação, a desburocratização, a desestatização e a descentralização são condições para desamararr o desenvolvimento do setor. Nesse sentido, tentar criar o Landlord Brasileiro pode ser um caminho, mas que infelizmente só poderá ser iniciado com a revogação das leis relacionadas ao marco regulatório de 2017.

Fonte : Portal Porto Gente

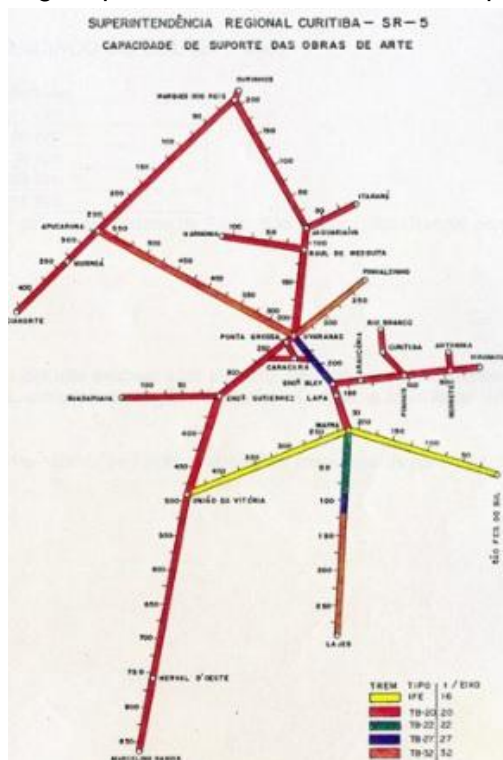
Data : 30/06/2020

A CAPACIDADE DOS TRENS DE CARGA

Por Sílvio dos Santos

Como já foi visto no artigo "As capacidades dos vagões ferroviários", a capacidade do vagão ferroviário depende da resistência de cada eixo que compõe o truque e também da resistência da linha por onde ele transita. Se um vagão, por exemplo, permite 25 toneladas por eixo, o peso total poderá atingir até 100 toneladas, incluindo a tara do vagão e a mercadoria.

Entretanto, se ele está circulando por uma linha que admite a circulação de trens com 20 toneladas por eixo, o peso total estará limitado a 80 toneladas. Se a linha permitir 25 toneladas, o vagão poderá circular com sua capacidade máxima. No caso de linhas modernas, as quais permitem trens de 30 toneladas por eixo, podem circular vagões com eixos para 30 toneladas os quais transportam um peso total de 120 toneladas.



Capacidade Trens01

A utilização da capacidade total de um vagão, porém, dependerá sempre do tipo de mercadoria transportada e do volume em m³, ou seja, para uma mercadoria leve, por exemplo, madeira, se atingirá o volume disponível sem atingir o total de toneladas permitidas. Por outro lado, para uma mercadoria densa e pesada, por exemplo, minério de ferro, a tonagem máxima será atingida sem, no entanto, o volume do vagão estar completo.

Com relação à linha ferroviária, sua capacidade de suportar a carga dependerá dos trilhos e dos dormentes assim como dos viadutos e pontes que compõem a via.

As obras de arte, viadutos e pontes são dimensionados de acordo com o tipo de trem que deverá circular na linha, havendo uma variação de 16 a 32 toneladas de carga por eixo para cada um dos trens tipos.

https://portogente.com.br/images/capacidade_trens01.jpg

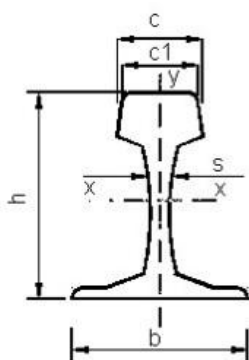
A ilustração acima indica a capacidade de suporte das obras de arte da antiga Superintendência Regional de Curitiba (SR-5), da RFFSA, que abrangia Paraná e Santa Catarina.

Com relação aos trilhos, existem diversos tipos de forma e de peso. Com relação à forma, o mais usual no Brasil é o perfil Vignole e, quanto ao peso, os trilhos são caracterizados pelo valor em

quilogramas de uma barra de um metro de comprimento. Exemplificando: o trilho TR-45 indica que uma barra de 1,00 metro desse trilho deverá pesar aproximadamente 45 quilogramas. Os seguintes tipos de trilhos são ou foram utilizados no Brasil: TR-32, TR-37, TR-45, TR-57 e TR-68.

O emprego de cada tipo de trilho depende do tipo de tráfego que utiliza cada linha. Para trens pesados de minério, com tráfego intenso, são utilizados os trilhos TR-57 e TR-68. Para uma linha de trens de carga geral, transportados em contêineres e vagões especializados, é normal a utilização de trilhos TR-45. Para linhas secundárias, ramais e desvios, é normal a utilização de trilhos usados. Os trilhos mais leves, abaixo do TR-45, são utilizados em minas, indústrias e pontes rolantes.

A figura a seguir mostra os tipos de trilhos utilizados pela antiga Superintendência Regional de Curitiba - SR-5, da RFFSA, nas linhas dos estados do Paraná e de Santa Catarina.



https://portogente.com.br/images/capacidade_trens02.jpg
Capacidade Trens02

Os trilhos mais leves, TR-32 e TR-37 permitem a circulação de locomotivas e vagões com a carga máxima de 16 e 18 t/eixo respectivamente. O TR-45 e o TR-57 admitem 20 t/eixo e 25 t/eixo respectivamente. As ferrovias modernas, para trens longos e pesados para o transporte minério e grãos, utilizam os trilhos TR-68 que permitem a circulação de material rodante com 30 toneladas por eixo.

Tipo	Dimensões					Área	Peso
	h	c	c1	b	s		
TR 45	142,9	65,1	61,5	130,1	14,3	56,9	44,7
TR 57	168,3	69,1	69,1	139,7	15,9	72,4	56,9
TR 68	185,7	74,6	72,6	152,4	17,5	86,1	67,6
Unidade	mm					cm ²	kg/m

Outros fatores limitantes da capacidade dos trens são as características geométricas da linha, isto é, a inclinação das rampas (subidas e descidas), os raios das curvas e os desvios de cruzamento de trens.

Quanto mais forte são as rampas, inclinações de 1,5% a 2,0%, menos vagões a locomotiva poderá tracionar. Da mesma maneira, curvas fortes, abaixo de 300 m, também limitam o número de vagões que a locomotiva poderá puxar. Como grande parte de nossa malha ferroviária é



antiga, construída antes de 1950, é comum encontrar linhas com raio de 100 m e rampas maiores que 2,0 %, tornando o transporte ferroviário pouco econômico, pois uma locomotiva tem a potência de tração de apenas 10 vagões nessas condições, sendo necessária a utilização de tração múltipla, isto é, 2 ou mais locomotivas. Ao contrário as ferrovias modernas, com rampas menores de 1,0% e raios maiores que 500, locomotivas modernas podem deslocar até 100 vagões.

https://portogente.com.br/images/capacidade_trens03.jpg
Capacidade Trens03

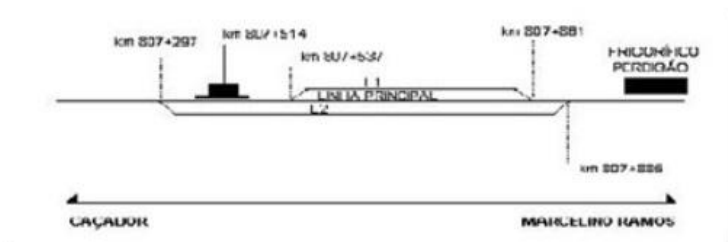
Finalmente, o comprimento dos trens é limitado pelos desvios de cruzamento, quando se trata de uma linha singela, isto é, a mesma linha é utilizada para o tráfego nos 2 sentidos. O cruzamento entre os trens, que circulam em sentido contrário, ocorrem sempre nesses desvios, ficando o comprimento do trem limitado a extensão do menor desvio de cruzamento da linha que está sendo percorrida.

A cada lado da linha principal existem duas linhas para o cruzamento de trens, a L1 com comprimento útil de 223 m e a L2 com 469 m. Desse modo, o maior trem que pode entrar na L2 deve ter no máximo esses mesmos 469,00 m.

https://portogente.com.br/images/capacidade_trens04.jpg

Capacidade Trens04

Esquema do pátio de cruzamento da estação de Capinzal em Santa Catarina



Linha	Comp. Total (m)	Comp. Útil (m)	AMV - Tipo	
			32	37
Principal	-	-	4	-
L1	324,00	223,00	-	-
L2	588,00	469,00	-	-
TOTAL	912,00	692,00	4	-

Fonte: RFFSA

Assim, no dimensionamento de um trem, que circula em uma determinada linha, além da limitação do peso por eixo do próprio vagão e da locomotiva, em função das obras de arte e dos trilhos, existe também a limitação do número de vagões em função da potência da locomotiva com relação as condições da geometria da linha, rampas e curvas,

finalizando com a determinação do comprimento máximo do trem que pode circular nessa linha.

Referências

Ferrovia de Integração de Santa Catarina - CODESC - Florianópolis - 1995

<http://www.wirthrail.com>

<http://www.metallica.com.br/lib/tabelas/trilho.htm>

Silvio dos Santos é engenheiro civil, opção transportes, formado pela Escola Politécnica da USP. Desde 2003 é engenheiro do Laboratório de Transportes e Logística da UFSC, onde trabalhou nos convênios com a ANTT e com a Secretaria de Portos para a realização do Plano Nacional de Logística Portuária

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 30/06/2020

PROIBIR O USO DO DIESEL PARA MELHORAR A QUALIDADE DO AR

Editorial Portogente

Certas formas de poluição podem ter consequências sobre todo o Planeta, ameaçando o equilíbrio do conjunto da biosfera. É o caso do gás carbônico proveniente da utilização de combustíveis fósseis.

É difícil imaginar o Planeta com ar totalmente despoluído. Como passa a impressão a iniciativa do Conselho de Recursos Aéreos da Califórnia (Carb), com a nova legislação para que todos os caminhões e vans comerciais vendidos no estado em 2045 devem ter emissão zero. Assim, querem eliminar o trânsito de veículos movidos a óleo diesel.

Há mais de 10 anos, o Porto de Los Angeles, no Estado da Califórnia, proíbe o acesso de navios que utilizem o combustível com enxofre. Todavia, esse programa de proibir o uso diesel é a primeira iniciativa nos Estados Unidos. Essa campanha vem ao encontro de outra de que os ônibus sejam totalmente elétricos em 2029.

Dados mostram que essa iniciativa irá conter um dos setores mais poluentes do setor de transporte. Os caminhões representam 70% da emissão causadora da poluição. Outros 14 estados americanos estão acompanhando a Califórnia, na preservação da qualidade do ar. Com certeza essa saudável intolerância com a poluição vai ser imitada por outros países.

Os veículos movidos a diesel têm um papel importante na logística das cidades e dos estados. Por isso, o prazo alongado de 25 anos, para que a transição seja feita suavemente, por causa do alto investimento que representa a substituição dos veículos de combustível fóssil por eletricidade.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 30/06/2020

PETROBRAS DIZ QUERER CHEGAR A ACORDO COM A ANP SOBRE TARIFA DE GÁS NATURAL

O presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, afirmou nesta terça-feira, 30, que existe uma divergência entre a estatal e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em relação ao valor da tarifa para transporte de gás natural que precisa ser resolvida para dar prosseguimento à licitação de espaço em gasodutos da empresa.

Segundo ele, a venda de parte da capacidade da Transportadora Brasileira Bolívia-Brasil (TBG) a terceiros depende de um entendimento entre a Petrobras e a ANP, e visa ajudar a quebrar o monopólio do gás no Brasil.

“Em relação à TBG, tem alguns problemas com a ANP. A tarifa de transporte deve ser mais baixa do que é, o que ajudaria a reduzir o preço de gás natural (no Brasil). A ANP discorda de nós e coloca a incerteza na compra do ativo, afinal, qual vai ser o preço do ativo?”, explicou ele. “Temos que resolver isso com o agente regulador”, completou o executivo.

Segundo ele, o acordo feito com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para abrir o mercado de gás no País está em pleno vigor, e ele diz que, pessoalmente, repudia o monopólio de maneira geral.

“Aprovamos um novo código de ética e repudiamos o poder do monopólio, queremos mercado funcionando em competição, queremos vender no mercado competitivo, mas não como agente dominante”, afirmou Castello Branco em webinar promovido pela Amcham Brasil.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 30/06/2020*

APÓS SANEAMENTO, CONGRESSO PODE VOTAR MARCOS DO GÁS E DO PETRÓLEO

O ministro da Economia, Paulo Guedes, voltou a prometer que a recuperação da economia brasileira surpreenderá após a crise decorrente da pandemia de covid-19. Segundo ele, a aprovação pelo Congresso Nacional de novos marcos regulatórios e reformas econômicas podem impulsionar a atividade e os investimentos na saída da recessão.

“Continuo achando que o Brasil vai surpreender o mundo. Após a votação do novo marco do saneamento, o Congresso pode votar marcos do gás e do petróleo. Continuamos otimistas em destravar as fronteiras de investimento. E sendo realistas, é possível votar reformas e retomar crescimento antes do que os analistas estão prevendo”, afirmou, em audiência pública por videoconferência na Comissão Mista do Congresso Nacional que monitora a execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à covid-19.

Segundo Guedes, o ministério tem atuado junto ao setor privado para estabelecer protocolos de saúde e segurança para o retorno ao trabalho.

Ele citou o exemplo do setor da construção civil que continuou produzindo com poucas contaminações. “Quando governadores e prefeitos reabrirem as demais atividades, teremos protocolos bem definidos para a volta segura ao trabalho”, completou.

O ministro destacou ainda que a equipe econômica te trabalhado próxima ao Tribunal de Contas da União (TCU) e ao Congresso para fiscalizar se está havendo algum desvio de recursos liberados para Saúde e outras áreas. “Temos o maior interesse de que haja a maior transparência

sobre o uso desses recursos. Os governadores e prefeitos são os responsáveis pela execução desse orçamento. O combinado é que estamos combatendo uma pandemia”, concluiu.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/06/2020

PARA GUEDES, MEDIDAS ADOTADAS PELO GOVERNO TÊM CONSEGUIDO ATENUAR CRISE ECONÔMICA



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/06/paulo-guedes-agb-768x432.jpg>

Ele destacou ainda o crédito de capital de giro para pequenos e microempresários (Pronampe) - que será liberado a partir de julho (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, avaliou nesta terça-feira, 29, que as medidas tomadas até agora pelo governo nas áreas de crédito e renda para a população – sobretudo

o auxílio emergencial – têm conseguido atenuar a crise econômica decorrente da pandemia do novo coronavírus.

“Apesar da queda brutal da produção e do comércio, a massa salarial no Brasil subiu. Há mais recursos circulando hoje do que antes da crise, atenuamos o impacto econômico”, afirmou, em audiência pública por videoconferência na Comissão Mista do Congresso Nacional que monitora a execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à covid-19.

Após o vídeo travar e forçar uma reconexão do ministro na conferência, Guedes comparou o problema com as dificuldades em fazer o auxílio chegar a todos os beneficiários. “Se para fazer essa videoconferência temos problemas, imagina para entregar dinheiro para 64 milhões de pessoas”, brincou. “Temos o maior empenho para atingir o máximo de alcance das medidas econômicas e de saúde, visando proteger a população brasileira”, completou.

O ministro admitiu as dificuldades em fazer com que o crédito para capital de giro chegasse na ponta para empresas, mas garantiu que novas ações já conseguiram destravar esses financiamentos. Ele comparou a equipe de secretários da Economia e o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, ao time do Barcelona. “Às vezes o Barcelona também perde. A necessidade de capital de giro triplicou, quadruplicou na crise, e o crédito continuou insuficiente. Mas já melhorou”, comentou.

Guedes citou ainda outras medidas como a redução de jornada e salários, que preservou quase 12 milhões de empregos. O ministro elencou ainda os financiamentos para o pagamento da folha de salários (Fopas) lançado ainda no começo da crise e compra de debêntures de companhias de alguns setores selecionados, como o de aviação. “Vamos colocar as áreas para voar, mas vamos ser compensados por isso”, explicou.

Ele destacou ainda o crédito de capital de giro para pequenos e microempresários (Pronampe) – que será liberado a partir de julho. “Lamentamos que esse programa tenha demorado tanto para sair, mas assim que a economia reabrir, essas empresas continuarão porque conseguiram manter o fôlego. E, nesse caso, o governo poderá perder dinheiro”, completou.

Novos programas

O ministro da Economia disse também que, após a prorrogação do auxílio emergencial – que será anunciada nesta terça à tarde – o governo lançará novos programas de caráter permanente. Ele citou o chamado “Renda Brasil” e a recriação do contrato de trabalho “Verde Amarelo”, cuja Medida Provisória anterior não chegou a ser votada pelo Congresso.

“Vamos fazer uma extensão do auxílio emergencial, será anunciado hoje pelo presidente Jair Bolsonaro. Como a pandemia continua nos assombrando, vamos estender cobertura do auxílio. E quando acabar o auxílio emergencial anunciaremos o Renda Brasil e o novo Verde Amarelo”, afirmou Guedes.

Na segunda-feira, o secretário do Tesouro, Mansueto Almeida, informou que a extensão do auxílio emergencial custará R\$ 100 bilhões ao governo.

Como revelou o Broadcast (sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado), a equipe econômica estudou duas formas de prorrogação com o mesmo custo: a liberação mais duas parcelas de R\$ 600 ou pagamento de três parcelas decrescentes do benefício – de R\$ 500, R\$ 400 e R\$ 300. A segunda opção, porém, exigiria a aprovação de um novo dispositivo legal pelo Congresso.

Também na segunda-feira, Mansueto alertou para o custo da criação de novos programas sociais, como o Renda Brasil.

Para o secretário do Tesouro, que deixará o cargo no próximo mês, a criação de novos gastos permanentes pode exigir aumentos de impostos no futuro.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/06/2020



EXTRA ONLINE

PETROBRAS PRORROGA TELETRABALHO ATÉ FIM DO ANO; VÊ RETOMADA GRADUAL EM ALGUMAS ÁREAS

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - A estatal Petrobras PETR4.SA> decidiu prorrogar até o final do ano o regime de trabalho à distância para funcionários que já estão em "home-office", em medida de segurança devido à pandemia de coronavírus.

Algumas atividades, no entanto, poderão precisar voltar ao trabalho presencial por necessidade da companhia, o que envolverá uma transição "segura e gradual, em ondas, seguindo uma rigorosa análise", disse a petroleira em comunicado à imprensa na noite de segunda-feira.

"A retomada do trabalho presencial em toda a companhia está sendo planejada com todo o cuidado. Para que o retorno seja seguro, espaços físicos e áreas comuns serão adaptados e adequados", acrescentou.

As datas de retorno ainda poderão ser alteradas em função de possíveis mudanças no cenário da pandemia, ressaltou a empresa, que não detalhou quais áreas poderão ser chamadas a trabalhar presencialmente.

Desde março, a Petrobras colocou em "home-office" até 90% de seus 21 mil funcionários da área administrativa, para conter a disseminação do coronavírus.

A companhia disse que agora estuda a adoção permanente de teletrabalho por até três dias por semana, em um modelo que ainda está sendo elaborado.

A Reuters publicou em 17 de junho que a Petrobras tem se preparado para adotar regime de "home-office" de forma definitiva para parte da equipe, o que poderá envolver mais de 10 mil funcionários.

O modelo para o teletrabalho permanente entrará em vigor após o regime transitório adotado durante a pandemia, explicou a empresa.

Enquanto isso, a estatal irá oferecer aos empregados que estão em teletrabalho uma ajuda de custo de mil reais para a compra de equipamentos ergonômicos, como cadeiras, suportes para computadores e outros.

Fonte : Extra Online

Data : 30/06/2020

SHELL FARÁ BAIXA CONTÁBIL DE ATÉ US\$22 BI APÓS IMPACTOS DO CORONAVÍRUS

Por Ron Bousso

LONDRES (Reuters) - A petroleira Royal Dutch Shell disse nesta terça-feira que fará uma baixa contábil de ativos no valor de até 22 bilhões de dólares após a crise de coronavírus ter atingido a demanda por petróleo e gás e enfraquecido as perspectivas para os preços.

Os "impairments" vêm depois de a companhia anglo-holandesa decidir apostar na transição energética e reduzir suas emissões líquidas de carbono a zero até 2050, conforme planos apresentados pelo presidente da empresa, Ben van Beurden, em abril.

Restrições globais a viagens que visaram prevenir a disseminação do vírus chegaram a afetar mais de 4 bilhões de pessoas em determinado momento, tirando automóveis das ruas e deixando aviões parados, o que fez despencar a demanda por combustíveis.

A Shell, líder global de vendas de combustíveis no varejo, disse esperar queda de 40% nas vendas no segundo trimestre quando na comparação com mesmo período do ano anterior, para 4 milhões de barris por dia (bpd). A projeção, no entanto, é melhor que uma estimativa anterior da empresa, de recuo para 3,5 milhões de bpd.

A Shell, que tem um valor de mercado de 126,5 bilhões de dólares, informou que fará uma baixa contábil por "impairment" de entre 15 bilhões e 22 bilhões de dólares no segundo trimestre, em valores já após impostos.

Os ajustes estão relacionados a grandes operações de Gás Natural Liquefeito (GNL) na Austrália e a ativos de produção de petróleo e gás no Brasil e em áreas de "shale" nos Estados Unidos.

O movimento da Shell segue-se a uma decisão da BP de cortar 17,5 bilhões de dólares do valor de seus ativos, à medida que a companhia responde à crise do coronavírus e também mira transição para energia de baixo carbono.

A Shell já havia respondido à crise da pandemia com corte de seus dividendos pela primeira vez desde a Segunda Guerra Mundial e de investimentos para o máximo de 20 bilhões de dólares, de 25 bilhões anteriormente.

Fonte : Extra Online

Data : 30/06/2020

RENDA BRASIL E VERDE AMARELO VIRÃO APÓS AUXÍLIO EMERGENCIAL ESTENDIDO, DIZ GUEDES

Por Marcela Ayres

BRASÍLIA (Reuters) - O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta terça-feira que dentro de dois a três meses, assim que acabar a concessão do auxílio emergencial estendido, o governo irá anunciar seus novos programas, citando especificamente o Renda Brasil, de unificação de benefícios sociais, e o Verde Amarelo, de estímulo ao emprego, como iniciativas para a retomada.

Em audiência pública em comissão do Congresso, Guedes afirmou que a extensão do auxílio será anunciada nesta terça-feira pelo presidente Jair Bolsonaro, mas não detalhou qual será a formatação dessa segunda etapa da ajuda a trabalhadores informais.

O ministro também fez um apelo para que o Congresso aprove num prazo de 60 a 90 dias os novos marcos regulatórios para cabotagem, setor elétrico e petróleo, rumo à mudança do regime de partilha para concessão.

Segundo o ministro, essas mudanças irão destravar juridicamente as fronteiras de investimento.

"Continuamos otimistas no sentido de que -- eu nem diria otimistas -- continuamos realistas no sentido de que é possível Brasil retomar as reformas estruturantes e o crescimento econômico antes do que a maioria dos analistas têm previsto", disse.

Fonte : Extra Online

Data : 30/06/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

EXPORTAÇÃO EXIGE PLANEJAMENTO E CAPACIDADE DE INVESTIMENTO

Por Bruno Rosa



https://s2.glbimg.com/Bb-bjY55H1Hwv4wDLnSnADGqiC0=/645x388/i.glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2020/06/29/38756021_a_shipping_container_with_goods_for_import_is_unloaded_from_a_truck_on_the_docks_at_bra.jpg

Exportar exige cuidado | Arquivo O Globo

Desde o início da pandemia, mais da metade das vendas de pequenas e médias empresas brasileiras hospedadas no site nacional do eBay, de comércio eletrônico, foram para o exterior. Seguiram para destinos como Estados Unidos, Reino Unido, Porto Rico, França e Alemanha. Equipamentos de som automotivo, relógios de pulso, discos de vinil e alisador para cabelos estão entre os itens mais exportados.

Mas, apesar de 70% dos exportadores brasileiros serem pequenas e médias empresas, a ampliação para o mercado internacional exige planejamento, alerta Andrea Restrepo, analista de competitividade do Sebrae. Ela explica que, para atuar no exterior, é preciso definir qual será o mercado-alvo e estudar a concorrência local para saber se há espaço para crescer.

-Não é só converter o câmbio e fazer o preço. É preciso entender o processo logístico, como funcionam os portos, demanda, taxas e tributos - destacou ela.

O primeiro passo é pedir uma habilitação na Receita Federal para exportar, o chamado Radar Siscomex.

Andrea lembrou que a companhia deve ter capacidade de produção para fazer estoque. Ela disse que uma alternativa para se destacar no exterior é investir ainda em certificações. Os selos ajudam o consumidor e outras empresas a identificarem atributos importantes como rastreabilidade e preocupação com o social e meio ambiente.

-Ou seja, para exportar, a empresa tem que investir. É um processo caro, mas compensa. Com a crise, muitos empreendedores estão buscando o market place na internet para diversificar as vendas. Mas é preciso ter volume para vender nesses canais - acrescenta Andrea.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 30/06/2020

INVESTIMENTO FEDERAL EM TRANSPORTE É O MENOR EM UMA DÉCADA

A queda mais expressiva ocorreu em rodovias. Dados são de 2019 e situação pode piorar com pandemia de coronavírus

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA - O investimento do governo federal em infraestrutura de transportes em 2019, de R\$ 8,3 bilhões, foi o mais baixo da década, segundo levantamento realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), com informações da ONG Contas Abertas, e obtido pelo GLOBO.

Para a CNI, as perspectivas para 2020 não são nada boas. Com a crise gerada pela pandemia de Covid-19, o total de R\$ 8,6 bilhões de investimentos autorizados para 2020 tende a não ser inteiramente aplicado, devido à redução da atividade industrial em diferentes setores da economia, e retroceder ao nível dos primeiros anos do século, quando não passavam da casa dos R\$ 7 bilhões.

Baseado nos gastos do Ministério da Infraestrutura (MInfra), da Infraero e das Companhias Docas – estatais que administram os portos brasileiros, o levantamento mostra que, no ano passado, o investimento em transportes foi 64% menor que o pico registrado em 2010, quando foram investidos R\$ 22,9 bilhões. Desde então, os recursos aplicados caem, em média, 9% ao ano.

A queda mais expressiva ocorreu nos investimentos em rodovias, que, após alcançar o valor anual de R\$ 17,1 bilhões, somaram R\$ 6,6 bilhões em 2019. Também contribuíram para a redução dos recursos aplicados a transferência ao setor privado de aeroportos até então administrados pela Infraero, a conclusão dos principais trechos da Ferrovia Norte-Sul e a paralisação de obras nas ferrovias Transnordestina e Oeste-Leste (FIOL), recentemente retomadas.

Mateus de Castro, especialista em infraestrutura da CNI, afirma que a retração nos recursos destinados à área de transportes tem relação direta com a situação econômica do país. De forma geral, a crise fiscal afetou a capacidade de investimento da União, que tem cada vez mais o seu orçamento direcionado para gastos com salários e aposentadorias.

— Não há como escapar da restrição orçamentária que o governo enfrenta, com pressão de gastos obrigatórios, Previdência e outros. O espaço para investimentos é muito pequeno. Mas a gente percebe que há um sinal positivo, quando a agenda de reformas e concessões é muito defendida pelo governo - disse Mateus de Castro, especialista em infraestrutura da CNI.

Tomando como exemplo o orçamento do MInfra em 2020, do total de R\$ 22,1 bilhões autorizado para a pasta, os gastos com previdência, salários e benefícios respondem por 21% do orçamento, ou R\$ 4,8 bilhões. Outros 35% dizem respeito à reserva de contingência (R\$ 7,7 bilhões), recursos que não podem ser gastos, pois compõem o cálculo de superávit do governo.

Descontando-se gastos diversos da pasta, os investimentos somam apenas R\$ 7,9 bilhões, o equivalente a 36% do orçamento aprovado. Quando somados com a previsão da Infraero e das Cias Docas, o total autorizado para 2020 chega a R\$ 8,6 bilhões.

Na avaliação da CNI, a agenda de reformas e de privatizações é o único caminho para a retomada da capacidade de investimento do poder público. Além de reduzir as obrigações de gastos sob a responsabilidade do Estado, a transferência de ativos públicos é uma forma de se contrapor às falhas do setor público, ao atrair a expertise e a agilidade da iniciativa privada tanto nos investimentos quanto na gestão dos ativos.

— O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) se mostra cada vez mais imprescindível para o desenvolvimento de infraestrutura brasileira. Desde a sua criação, em 2016, até o fim de 2019, o PPI já realizou mais de 170 leilões, com investimentos totais de R\$ 700 bilhões e arrecadação de R\$ 137 bilhões em outorgas pelo poder público - disse o presidente da entidade, Robson Andrade, que espera para este ano a realização de novos leilões de pelo menos 40 projetos de infraestrutura.

Procurado, o Ministério da Infraestrutura disse, em nota, que vem, desde o ano passado, trabalhando ativamente para garantir os investimentos no setor de transportes, focando na eficiência das despesas para fazer mais com menos. Para isso, tem sido priorizadas a retomada de obras estratégicas, a conclusão de empreendimentos já iniciados, assim como a conservação e manutenção do patrimônio público. Efetivamente, o MInfra foi contemplado com um orçamento discricionário atualizado em 2020, de R\$ 8,68 bilhões (72% executado).

O MInfra diz, ainda, que o Governo Federal optou por intensificar as parcerias com o setor privado, por meio do programa de concessões. "Assim, embora as despesas discricionárias venham caindo, o investimento privado em transportes vem crescendo. De 2010 para cá, por exemplo, houve R\$ 17 bilhões em investimentos privados apenas no setor aéreo. O valor é maior do que o investimento público no período de 1995 a 2010. Até 2022, serão contratados mais de R\$ 233,5 bilhões em investimentos privados por meio das concessões de rodovias, aeroportos, ferrovias e terminais portuários."

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 30/06/2020

MESMO COM PANDEMIA, ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS EM JUNHO CRESCEU EM RELAÇÃO AO ANO PASSADO, DIZ GUEDES

Segundo ministro da Economia, informação foi repassada pela Receita Federal e indica melhora da economia após período mais crítico da crise

Por Marcello Corrêa

BRASÍLIA - Depois de dois meses em queda, a arrecadação de impostos em junho registrou alta, frente ao mesmo mês do ano passado, segundo o ministro da Economia, Paulo Guedes. A informação foi repassada ao ministro pelo secretário da Receita Federal, José Barroso Tostes Neto.

— A arrecadação, em abril, houve um total colapso. Em maio, ela já subiu dois dígitos em relação a abril. Em junho, nos primeiros 15 dias, ela já subiu mais do que em maio. E ontem, me dizia o secretário da Receita Federal, que a arrecadação esse mês já está acima do mesmo mês que o mesmo mês do ano passado — disse Guedes, durante audiência pública da Comissão Mista de acompanhamento da crise do coronavírus.

Em abril, segundo os dados do Fisco, o ingresso de receitas federais registrou queda de 28.95%, para R\$ 101,1 bilhões — o pior desempenho para o mês da série histórica.

Já em maio, a arrecadação recuou 32,92%, frente ao igual mês do ano passado. Os dados oficiais de junho só serão divulgados pela Receita no fim de julho.

Para Guedes, os números preliminares indicam que a economia brasileira pode se recuperar mais rapidamente do que o previsto. Hoje, a projeção mais pessimista para o desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro é do Fundo Monetário Internacional (FMI), que espera queda de 9,1%.

— Eu não diria hoje que o PIB do Brasil vai cair 9%, 10%. Também não digo se vamos sair crescendo rápido. O que digo é que temos ainda a chance de fazer uma recuperação econômica bem mais rápida que todo mundo está prevendo — disse Guedes.

Na mesma audiência, Guedes afirmou que Carteira Verde-Amarela será voltada para ao menos 30 milhões de trabalhadores que hoje recebem o auxílio emergencial. O ministro da Economia classificou ainda como oportunistas as críticas do presidente da França, Emanuel Macron, à política ambiental brasileira

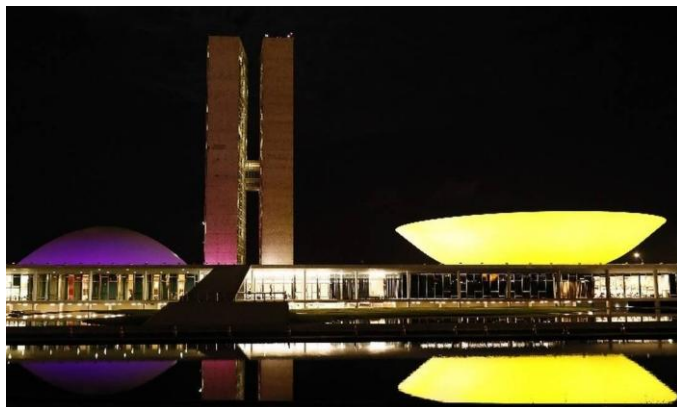
Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 30/06/2020

CÂMARA DESISTE DE AÇÃO NO STF PARA VOTAR DE NOVO MP 936, QUE TRATA DE SUSPENSÃO DE CONTRATO

Governo e parlamentares ainda vão discutir texto final antes da edição de decreto para prorrogar prazo da medida

Por *Geralda Doca*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24043814-6aa-434/FT1086A/652/xCongresso-NacionalMaio-amarelo.jpg.pagespeed.ic.DlurOiyHE4.jpg>

Governo federal e parlamentares ainda vão discutir texto final da medida provisória. Foto: Daniel Marengo-Agência O Globo

BRASÍLIA — A Câmara dos Deputados desistiu do pedido que fez ao Supremo Tribunal Federal (STF) para que duas medidas provisórias aprovadas pelo Senado fossem devolvidas e votadas novamente.

São as MPs 936, que permite a redução de salário e jornada ou a suspensão do contrato de trabalho, e a 932, que versa sobre a redução das contribuições das empresas ao Sistema S.

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), atendeu a um pedido do Senado e já peticionou junto ao STF a desistência do mandado de segurança.

Ainda assim, segundo integrantes da equipe econômica, a desistência da ação não abre caminho para que o governo sancione a MP 936 e edite um decreto prorrogando a possibilidade de suspensão de contratos e redução de jornada e salários, pois ainda será feita uma negociação entre governo e parlamentares com relação sobre a redação final da MP.

O governo informou na segunda-feira que planeja estender o prazo de vigência das condições previstas na MP 936 por decreto.

O governo tem pressa em editar a prorrogação, pois esse atraso deixa no limbo uma série de empresas que aderiram à suspensão de contrato ou redução de jornada assim que a MP foi editada. Muitas pequenas empresas aguardam a prorrogação da medida para ter fôlego para atravessar a crise.

Ponto de discórdia

O ponto de discordância entre Câmara e Senado trata da supressão de artigos da MP envolvendo alterações na legislação trabalhista. Segundo o Senado, os artigos foram retirados por se tratarem de "jabutis" — jargão legislativo para assuntos não relacionados à finalidade original da proposta.

Na votação em 16 de junho, o Senado suprimiu alguns pontos do texto que haviam sido inseridos pela Câmara.

As mudanças incorporavam alguns trechos da Medida Provisória 905, da Carteira de Trabalho Verde e Amarela, que caducou antes de ser aprovada no Congresso. Nos artigos retirados pelo Senado, a Câmara alterava a jornada dos bancários e alterava outros trechos da CLT.

No entendimento da Câmara, no entanto, teria ocorrido mudança no mérito da MP, o que obrigaria que o texto retornasse para ser apreciado pelos deputados.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 30/06/2020

CARTEIRA VERDE-AMARELA DEVE SER VOLTADA A 30 MILHÕES QUE HOJE RECEBEM AUXÍLIO EMERGENCIAL, DIZ GUEDES

Segundo ministro, grupo de informais são empreendedores que precisam de incentivo à formalização

Por *Marcello Corrêa*



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24470178-4db-874/FT1086A/652/x49988328077_72abebcda3_o.jpg.pagespeed.ic.ajmuM9iqFp.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Marcos Corrêa/PR

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta terça-feira que a chamada Carteira Verde-Amarela será voltada para ao menos 30 milhões de trabalhadores que hoje recebem o auxílio emergencial. Contratações feitas pelo novo

regime terão menor incidência de encargos trabalhistas.

Segundo Guedes, o governo descobriu, ao pagar o benefício a informais, 38 milhões de "invisíveis" — pessoas vulneráveis que ainda não estavam em programas sociais.

Desse total, a maioria, afirma o ministro, é formada por empreendedores, que se beneficiariam do incentivo à formalização. O restante — entre 8 a 10 milhões — são pessoas mais pobres, que seriam alvo do novo Renda Brasil.

— Descobrimos 38 milhões de invisíveis. Entre esses invisíveis, 8, 9, 10 milhões são realmente muito pobres. Já os outros 30 milhões, 25 a 30 milhões, são empreendedores, trabalhadores por conta própria, é gente que está se virando ganhando a vida. Vai ser objeto próximo de nosso programa verde e amarelo, exatamente para dar dignidade a essas pessoas que lutam e estão completamente desassistidas pelo Estado. Eles são invisíveis realmente, nós nem sabíamos o número dessas pessoas — afirmou Guedes, durante audiência pública da Comissão Mista de acompanhamento da crise do coronavírus.

Como o GLOBO mostrou, a divisão entre dois grupos de beneficiários do auxílio emergencial faz parte da estratégia da equipe econômica para atender a esse público, após o fim da ajuda.

Guedes afirmou que os novos programas devem ser lançados de "dois a três meses", quando o governo espera que o período crítico da pandemia terá passado.

— Nós vamos estar anunciando, dentro de dois, três meses, os novos programas, o Renda Brasil, o programa Verde-Amarelo. Programas sociais importantes para estimular a retomada de crescimento — disse o ministro.

Na mesma audiência, Guedes afirmou que depois de dois meses em queda, a arrecadação de impostos em junho registrou alta, frente ao mesmo mês do ano passado. O ministro da Economia classificou ainda como oportunistas as críticas do presidente da França, Emmanuel Macron, à política ambiental brasileira.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 30/06/2020

APÓS CRÍTICA DE MACRON A MEIO AMBIENTE, GUEDES VÊ 'OPORTUNISMO PROTECIONISTA' EM RESISTÊNCIA A ACORDO COM MERCOSUL

Para ministro da Economia, pressão da França e outros países é motivada para proteger setor agrícola

Por *Marcello Corrêa*



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/2439555-7-58a-228/FT1086A/652/x87714107_BrasilBrasiliaPA01-04-2020Presidente-Jair-Bolsonaro-acompanhado-dos-ministr.jpg.pagespeed.ic.F6WqKRtHp1.jpg

Na foto, o presidente Jair Bolsonaro e o ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, classificou de "oportunismo protecionista" as críticas de países como França e Holanda à política ambiental brasileira. O risco de desmatamento tem sido apontado como causa de

resistência ao acordo entre Mercosul e União Europeia.

— A nossa imagem está muito ruim lá fora. Uma parte porque nós também falamos mal de nosso próprio país lá fora. Eu não vou entrar na polêmica em si, porque não é muita especialidade, mas eu percebo também que lá fora há um certo oportunismo protecionista — disse Guedes, durante audiência pública da Comissão Mista de acompanhamento da crise do coronavírus.

Na segunda-feira, o presidente da França, Emmanuel Macron, reforçou posição contrária ao acordo assinado há um ano, mas que depende da ratificação de todos os países do bloco europeu, citando que o Brasil tem desrespeitado o Acordo de Paris.

— Por exemplo, a França... Eu não posso falar isso, como ministro de Estado, mas eu já sabia que eles iriam criar caso, porque eles são protecionistas. Eles têm medo da nossa agricultura. Eles se protegem contra nós, e aí argumentam que nós queimamos florestas para eles continuarem impedindo a entrada de nossos produtos agrícolas lá. Isso é lamentável, porque a França é um dos maiores investidores no Brasil. Isso é um coquetel, que prepara ações ruins — afirmou o ministro.

Ele acrescentou que esse tipo de embate ocorre com outros países, como os EUA:

— A mesma coisa no caso americano, em relação a açúcar e álcool. Eles lutam conosco, toda vez que tem alguma discussão comercial, tem sempre o problema do etanol americano querendo entrar aqui, mas eles não querem receber nosso açúcar lá.

Na mesma audiência, Guedes afirmou que depois de dois meses em queda, a arrecadação de impostos em junho registrou alta, frente ao mesmo mês do ano passado. O ministro da Economia disse ainda que Carteira Verde-Amarela será voltada para ao menos 30 milhões de trabalhadores que hoje recebem o auxílio emergencial.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 30/06/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PRORROGAÇÃO DO AUXÍLIO EMERGENCIAL SERÁ POR DECRETO, DIZ GUEDES

Por Eduardo Rodrigues

Brasília - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta terça-feira, 30, que a prorrogação do auxílio emergencial que será anunciada nesta data pelo presidente Jair Bolsonaro será feita por decreto. Segundo ele, a extensão do programa será feita por meio de três pagamentos, concentrados em dois meses.

“Temos aquele dilema. Ou você dá um valor alto por pouco tempo ou dá valor mais baixo e estica um pouco. Vamos por essa solução”, afirmou, em audiência pública por videoconferência na

Comissão Mista do Congresso Nacional que monitora a execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à covid-19.

A lei que criou o auxílio emergencial determina que, em caso de prorrogação do auxílio, o governo precisa manter o pagamento mensal de R\$ 600.

Segundo Guedes, o governo irá manter esse valor de desembolso mensal, mas dividirá o pagamento em duas parcelas no último mês, para que a cobertura dure mais tempo. “A lei obriga o pagamento de R\$ 600 em um mês e R\$ 600 no outro. Então vamos fazer três meses de cobertura, com dois pagamentos em um mês”, detalhou.

Na segunda-feira, o secretário do Tesouro, Mansueto Almeida, informou que a extensão do auxílio emergencial custará R\$ 100 bilhões ao governo.

Emissão de moeda

Guedes, na videoconferência, voltou a dizer que, em teoria, o Banco Central poderia ter que emitir moeda caso a atual recessão decorrente da pandemia de covid-19 se transforme em uma depressão econômica que perdure pelos próximos anos.

“Se caíssemos em depressão de três anos, caberia ao BC recomprar dívidas diversas e emitir moeda sem risco de inflação. Mas acredito em uma recuperação mais rápida, estamos muito distantes desse caso limite”, afirmou o ministro da Economia.

Capital estrangeiro

Na videoconferência, Guedes, disse ainda que o governo não tem “obsessão” pelo capital estrangeiro. “Não existe essa obsessão por capital estrangeiro. Capital estrangeiro não é salvação, a salvação é investimento”, afirmou.

Ele voltou a criticar o sistema de partilha na exploração de petróleo, que segundo ele foi criado por empresas francesas para negociar com ditaduras africanas. “O sistema de partilha no petróleo é desastroso. As maiores petroleiras do mundo recusam esse modelo que significa um sistema de corrupção”, completou.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 30/06/2020*

COMO FICAM AS TELECOMUNICAÇÕES COM O NOVO MINISTÉRIO?

*Por Carlos Eduardo Sedeh**



https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/06/sedeh_290620200156-620x350.jpg

Carlos Eduardo Sedeh. FOTO: DIVULGAÇÃO

Neste mês, assistimos à recriação do Ministério das Comunicações. Pasta na qual ficaram subordinadas a Anatel e as estatais Correios, EBC (Empresa Brasil de Comunicação) e Telebrás (Telecomunicações Brasileiras), além das

concessões de RTV. Vejo esse movimento como algo muito positivo para as Telecomunicações, pois proporcionará um olhar mais direcionado para as pautas do setor, algo diferente do que ocorria no arranjo anterior, que tinha um escopo muito maior englobando também ciências e tecnologia. Vale dizer, essa mudança veio em boa hora, quando estão se avizinando temas importantes para o setor que exigem toda a atenção e cuidado.

O novo ministro Fábio Faria assumiu a pasta e, durante sua posse, fez um discurso apaziguador, colocando em destaque temas relevantes como a implementação do 5G, além de afirmar que a

tecnologia terá impacto significativo na economia e no acesso ao conhecimento, afirmação que apoio completamente.

Agora, as dúvidas são relacionadas às ações futuras. É preciso saber se ele irá manter as estruturas das secretarias, que possuem profissionais competentes e técnicos em posições de liderança – como nunca houve em outro governo – e que vêm transformando a dinâmica da Indústria, aplicando esse conhecimento e entendendo os temas transformadores para o setor de telecomunicações, com um olhar mais amplo e técnico. Entre eles, destaco o presidente da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Leonardo Euler de Moraes e o Secretário das Telecomunicações (MCTIC), Vitor Menezes.

A permanência de quadros altamente qualificados em posições de liderança, como os citados acima, é fundamental para a continuidade dessa evolução de como o legislador interpreta o mercado. Também seria muito importante a busca, junto ao ministro, de um diálogo para sua familiarização com todas as questões relacionadas às Telecomunicações, por ser um mercado com muitas particularidades no Brasil. Para começar, tem mais de 10 mil empresas operando no setor – não há nenhum outro país com tantas operadoras competitivas no mercado, por exemplo. Além disso, há mais de 3 anos, o sistema registra recordes de adição de fibra óptica graças àquelas companhias que se encaixam na definição de Prestador de Pequeno Porte (PPP). Sem a atuação delas, a penetração da banda larga seria bastante restrita e com menor velocidade, principalmente porque essas empresas utilizam predominantemente a fibra óptica como meio de conexão, que permite maior velocidade de acesso.

O que se espera é que o responsável pela nova pasta jogue luz no mercado de Telecomunicações, mostrando ao grande público qual sua dinâmica e composição, além de ser importantíssimo que o ministro aborde temas na área de infraestrutura e de tributação, e a própria licitação do 5G, que é fundamental, assim como todas as regulações que envolvem essa tecnologia.

A ideia é que ele tenha olhos focados para o setor, já que a Comunicação em si sempre teve um destaque muito grande para o poder público, no que se refere a concessões de rádio e TV. Hoje, a informação está rapidamente se deslocando para as mídias sociais. Também, é necessário lembrar que sem a internet as pessoas não conseguiriam produzir da forma como fazem hoje e, muitas delas, seriam impossibilitadas de permanecer em casa neste momento, colaborando com isolamento social durante a pandemia.

Desde a privatização do setor com a Lei Geral das Telecomunicações, em 1997, houve transformações muito rápidas, notadamente nos últimos 10 anos. A nova Economia Digital – que incorpora tecnologias e os dispositivos digitais nos processos de produção, na comercialização e na distribuição de bens e serviços – citada no discurso de posse do novo ministro, também só existe devido à internet e o papel da fibra óptica é fundamental para sua disseminação.

Por isso, é necessário que o setor esteja maduro, com um Marco Regulatório estável para proporcionar investimentos, e a pacificação de temas relacionados a impostos e infraestrutura, como o compartilhamento de postes e fibra, que são controversos. Tudo isso, respeitando a dinâmica e as peculiaridades do setor – fazendo com que grandes, médias e pequenas empresas possam coexistir e jogar juntas. Somente assim, será possível o desenvolvimento sustentável desse mercado tão importante para a sociedade.

Desejo ao ministro e sua equipe toda a sorte nesse momento. Que o seu bom senso, demonstrado no discurso de posse, seja mantido, apesar das pressões dos agentes externos, e que possa dar continuidade ao projeto de um setor público mais técnico e moderno, que evolui junto com o mercado, e entenda o papel essencial das telecomunicações, nesse cenário que se desenha como o “novo normal”.

*Carlos Eduardo Sedeh é CEO da Megatelecom e vice-presidente executivo da Associação Brasileira das Prestadoras de Serviços de Telecomunicações Competitivas (Telcomp)

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 30/06/2020

O NOVO SETOR DE COMBUSTÍVEIS E A VENDA DIRETA: A VIABILIDADE TRIBUTÁRIA, LEGISLATIVA E DE PREÇO PARA O CONSUMIDOR

Por Marcos Joaquim Gonçalves Alves e Bárbara Teles*



<https://politica.estadao.com.br/blogs/fau-sto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/06/teles-290620204320-620x341.jpg>

Marcos Joaquim Gonçalves Alves e Bárbara Teles.
FOTOS: DIVULGAÇÃO

O Brasil viveu nos últimos anos uma crise política sem precedentes. Mas foi só em maio de 2018, quando a crise deixou as instituições e atingiu diretamente o bolso do brasileiro que o país, enfim, sentiu o peso de ter de parar por conta da greve dos caminhoneiros e ter mais uma vez a economia debilitada.

Foram momentos de reflexões, tanto para a sociedade que se mobilizava para apoiar ou não os movimentos, quanto para os órgãos governamentais, que ampliaram as discussões e interações com vistas a buscar alternativas para o setor.

A crise política foi agravada com a atual situação econômica e social brasileira em razão dos impactos da pandemia do coronavírus no país. Com isso, é natural que o governo enfrente (ainda mais) temas que podem destravar investimentos e reaquecer a economia. O setor de abastecimento de combustíveis, dado seu impacto na economia em diversos aspectos, não é diferente.

É fato que não há uma fórmula mágica para resolver os impasses do coronavírus e as crises dos últimos anos. Mas dessas discussões surgiram dois caminhos. No longo prazo, restou claro que não é possível a infraestrutura de um país continental ser tão dependente do transporte por caminhões. A solução, contudo, demanda investimentos que, infelizmente, são inconcebíveis em um cenário de economia deprimida como a brasileira.

É nesse contexto, portanto, que surge uma solução de médio prazo: garantir uma estabilidade e, mais do que isso, previsibilidade, de como o mercado se comportará na venda dos combustíveis, ante as oscilações características do setor. Se não é possível dispensar o transporte pela via terrestre, deve-se, pelo menos, garantir que o mercado não entre em colapso em razão do alto custo do combustível.

Desde a greve dos caminhoneiros, é de ampla divulgação a transformação do setor de combustíveis. Como consequências, as alterações legislativas, regulatórias e setoriais serão responsáveis por proporcionar grandes oportunidades para os players do mercado.

Dentre os temas que estão na agenda de discussões, a possibilidade de venda direta dos combustíveis ganha força. A atual regulação setorial obriga que a comercialização de todo e qualquer combustível passe por um agente distribuidor. É um intermediário que, na prática, encarece o preço final ao colocar mais uma camada de lucro e transporte do combustível, da refinaria para a distribuidora e só depois para o revendedor.

No início de junho, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou resolução com diretrizes para a permissão da venda direta do etanol hidratado combustível pelas usinas produtoras aos revendedores varejistas, popularmente chamados de posto de gasolina. De acordo com o Ministério de Minas e Energia (MME), a Resolução, que encontra-se em análise interna do órgão antes da sua publicação, estabelecerá: “isonomia concorrencial no aspecto tributário e preservação da arrecadação de tributos de alíquota específica (ad rem) em relação à comercialização do etanol hidratado com distribuidores de combustíveis; facultatividade de comercialização nessa modalidade pelos agentes interessados; e a isonomia na definição dos padrões e especificação de qualidade do produto final ao consumidor”.

As discussões, favoráveis ou contrárias, demonstram a necessidade de se analisar a questão como forma de garantir a maior segurança jurídica aos possíveis investimentos.

No último ano, um passo relevante foi dado na Comissão de Minas e Energia (CME) da Câmara dos Deputados. Foi aprovado o Projeto de Lei (PL) nº 9.625/2018, que trata sobre políticas de incentivos a micro destilarias, estas consideradas com produção de até 10 mil litros de etanol combustível por dia. A normativa prevê a permissão da venda direta do etanol hidratado da produtora para o posto de gasolina e para o consumidor final, sem passar pela distribuidora, hoje intermediário necessário na cadeia.

Essa possibilidade de comercialização – ressalta-se que é uma possibilidade para a usina produtora, não representa uma obrigatoriedade – poderá ter o condão de diminuir o preço final do produto ao consumidor final, pauta tão necessária diante dos últimos aumentos dos preços dos combustíveis.

Além desse importante avanço, foi aprovado pela mesma Comissão o Projeto de Decreto Legislativo (PDC) nº 978/2018. Este, por sua vez, susta dispositivo de Resolução da Agência Nacional do Petróleo (ANP) – notadamente, o art. 6º da Resolução ANP nº 43/2009 – para possibilitar a comercialização do etanol combustível de qualquer usina produtora direto com o posto de gasolina.

Esse PDC tem origem no Senado Federal, Casa Legislativa que promoveu rápida tramitação do Projeto por reconhecer a importância da abertura e desconcentração do mercado. Agora, cabe à Câmara dos Deputados, a apreciação do Projeto.

Dos temas que afetam diretamente a permissão da venda direta, as alterações tributárias geram questionamentos e importantes discussões. O motivo é simples: parte relevante da arrecadação se dá nas distribuidoras e, por isso, hoje o poder público não pode abrir mão desse intermediário na cadeia produtiva. Dois são os principais pontos de impacto: (i) sobre o recolhimento das contribuições para Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e Contribuição par Financiamento da Seguridade Social (Cofins); e (ii) no Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

Assim, visto que para o etanol hidratado o recolhimento é realizado tanto pela usina produtora quanto pelo distribuidor, com a retirada deste último da cadeia de fornecimento, poderia haver impactos para a arrecadação estatal e comprometimento da concorrência dos players.

É neste cenário que a Nota Técnica do Ministério da Economia nº 13/2019 reitera posicionamento da pasta anterior. Neste Relatório, dispõe-se exaustivamente sobre os aspectos tributários, concorrenciais e regulatórios da possibilidade de venda direta do etanol hidratado. A recomendação técnica do ministério da Economia é de que seja implementada a monofasia da contribuição para PIS e Cofins, concentrando a arrecadação no elo da produção.

Por tudo isso, é possível concluir que, hoje, a venda direta de combustível é o caminho fundamental – e mais avançado – para baratear o preço final para o consumidor e, assim, evitar uma nova crise. Os sinais, tanto do Congresso quanto do governo, já são claros sobre a convicção da efetividade da venda direta. O próximo passo, agora, é eminentemente tributário e legislativo, ao garantir a arrecadação. Será uma maneira de, ao mesmo tempo, enxugar os custos com distribuidoras sem prejudicar a receita dos Estados. Os últimos boletins da ANP mostram que a qualidade do combustível no Brasil, seja em postos de bandeira branca ou fidelizado, é boa e estável no país. O que é preciso é garantir que seja, também, vendida a um preço justo. Ninguém, nem governo, nem estados, nem produtores, nem caminhoneiros, nem consumidores podem suportar mais um colapso no setor, somado aos impactos sem precedentes do coronavírus.

*Marcos Joaquim Gonçalves Alves, sócio-fundador do escritório M.J. Alves e Burle Advogados e Consultores; Bárbara Teles, sócia do escritório M.J. Alves e Burle Advogados e Consultores

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 30/06/2020*

NA CRISE, REFINARIA DA PETROBRÁS NA BAHIA LIDERA PRODUÇÃO DE COMBUSTÍVEIS

Nos quatro primeiros meses deste ano, a refinaria baiana respondeu por 14,8% da fabricação total de derivados de petróleo da estatal

Por Fernanda Nunes, O Estado de S.Paulo

RIO - A crise global tem provocado uma reviravolta na indústria petrolífera. No Brasil, gerou uma reconfiguração nas refinarias da Petrobrás. Pela primeira vez em uma década, uma unidade da Bahia lidera hoje a produção de combustíveis, assumindo posição antes ocupada por São Paulo. Isso acontece porque a Rlam, instalada no município de São Francisco do Conde (BA), é a mais capacitada para fabricar os derivados de consumo marítimo que têm sustentado a estatal neste período de escassez - o bunker oil e correntes de óleo combustível de baixo teor de enxofre (bte).



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/8/5/1591667016358.jpg>

Atualmente, a atividade presencial está reduzida ao mínimo necessário para manter as operações essenciais. Foto: Geraldo Falcão/Petrobrás

Os dois são produzidos com a mesma matéria-prima, o óleo combustível, mas, ao contrário deste, são de alta qualidade, têm menos enxofre e, por isso, são menos poluentes. Desde janeiro, o bunker e o óleo combustível de baixo teor de enxofre são cobiçados pelo segmento internacional de navios, que foi obrigado a se adequar a uma nova exigência internacional de consumo de

combustíveis menos prejudiciais ao meio ambiente.

Com isso, a exportação de óleo combustível pela Petrobrás cresceu 11,5% na passagem do quarto trimestre do ano passado para o primeiro trimestre deste ano, ajudando a aumentar sua geração de caixa no período. Em maio, a empresa ainda bateu novo recorde de vendas externas - 1,1 milhão de toneladas de óleo combustível. A companhia não informa, porém, quanto desse volume é relativo a bunker e óleo combustível bte. Mas menciona a oportunidade gerada pela expansão desses mercados.

No Brasil, a Petrobrás tem facilidade de fabricar os dois produtos porque possui matéria-prima e parque de refino adequados a isso. Na Rlam, processa o petróleo das bacias de Campos e Santos, misturados a cargas menores do Rio Grande do Norte, Sergipe e Bahia, como informou a companhia, por meio de sua assessoria de imprensa.

Nos quatro primeiros meses deste ano, a refinaria baiana respondeu por 14,8% da fabricação total de derivados de petróleo da estatal, um crescimento de 2,9 pontos percentuais em dois anos. Já o desempenho da Replan (SP), que por uma década foi a mais importante fabricante nacional e hoje ocupa a segunda colocação, com 14,4% do total, caiu 6 pontos percentuais no mesmo período.

Os números são do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (Inep), que utilizou em seu cálculo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás e Biocombustíveis (ANP) e da Petrobrás.

"Com o aumento da demanda pelo bunker e queda do consumo de derivados claros, a Rlam ganhou relevância na Petrobrás. A empresa possui um parque de refino diversificado que permite atender diferentes necessidades de mercado. Se tivesse um parque de refino mais concentrado regionalmente e na produção de determinados derivados, perderia essa oportunidade", diz Rodrigo Leão, coordenador do Inep.

Valor de mercado

Por conta da pandemia de covid-19, em março deste ano, a cotação do bunker caiu, mas retomou o fôlego neste mês. Nesta semana, teve a tonelada negociada a US\$ 320, em Cingapura, principal comprador da Petrobrás. Essa cotação supera em 17% a do óleo diesel do Golfo do México, segundo a INTL FCStone. "A Petrobrás tomou uma decisão estratégica coerente com a mudança do mercado internacional, que abre espaço para exportação de produto de maior valor de mercado", diz o consultor de Petróleo e Gás da consultoria, Thadeu Silva.

A Rlam está na lista de privatizações da estatal. O processo de venda foi interrompido na crise, mas será retomado assim que o ambiente de negócios melhorar. A intenção da Petrobrás é manter com ela apenas as refinarias da região Sudeste.

Não acredito que a Petrobrás vai rever seu programa de venda de ativos. Não vejo um objetivo de valorização da cadeia de atividades por meio das refinarias. O programa de vendas é uma decisão para focar investimentos em E&P", avalia Luciano Losekann, especialista em Petróleo e Gás Natural e professor da Faculdade de Economia da Universidade Federal Fluminense (UFF).

Questionada sobre sua estratégia no segmento de refino diante das recentes mudanças no mercado, a Petrobrás optou por não se posicionar.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 30/06/2020

PL DE FAKE NEWS É 'PRESENTE' DO BRASIL A REGIMES AUTORITÁRIOS, DIZ DIRETOR DO WHATSAPP

Para executivo, lei abriria caminho para a divulgação de informações pessoais a autoridades, favorecendo a perseguição contra ativistas de causas sociais e políticas

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O projeto de lei das fake news em discussão no Senado seria, se aprovado, um "presente" do Brasil a regimes autoritários, afirmou o diretor de Políticas Públicas do WhatsApp na América Latina, Pablo Bello, ao Estadão/Broadcast Político. A proposta está pautada para ser votada na sessão desta terça-feira, 30.

Assim como outras plataformas digitais, a empresa se voltou contra o projeto pela medida que obriga serviços a armazenar, por três meses, registros de envios de disparo em massa de mensagens. O objetivo seria chegar na "raiz" das fake news, identificando autores de desinformação no País, um tema central nas eleições de 2018.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/3/1592565195632.jpg>

O senador Otto Alencar (PSD-BA) faz pronunciamento por videoconferência sem sessão remota da Casa. Foto: Pedro França/Agência Senado

De acordo com Bello, se isso ocorrer o WhatsApp seria obrigado a alterar suas configurações e guardar os dados de todos os usuários do aplicativo no mundo - e não apenas no Brasil. Como consequência, na opinião do executivo, a alteração abriria caminho para a divulgação de informações pessoais a autoridades de regimes autoritários,

favorecendo a perseguição contra ativistas de causas sociais e políticas. "Em nenhum país do mundo existe um mecanismo de rastreabilidade como se propõe nesse projeto."

O autor do projeto, Alessandro Vieira (Cidadania-SE), argumenta que não são os conteúdos que serão armazenados, mas os registros dos usuários, o que evitaria censura às conversas. Confira os principais trechos da entrevista:

Quais os efeitos da rastreabilidade exigida no projeto?

Transformar em suspeitos pessoas que compartilham uma informação sem saber que é falsa ou, sabendo que é falsa, simplesmente compartilham com um colega, parece ser extremamente negativo, arriscado e um presente para regimes autoritários. Não se trata apenas do Brasil. Eventualmente, países não democráticos poderiam acessar esse tipo de informação para perseguir ativistas, jornalistas e cidadãos comuns como nós que têm uma opinião, simplesmente. Em nenhum país do mundo existe um mecanismo de rastreabilidade como se propõe nesse projeto.

Que perigos práticos existem para os usuários?

Ontem (domingo) se celebrou o Dia Mundial Contra a Homofobia. Em 70 países do mundo, a homossexualidade é um delito. Em 26 deles, pode levar à pena de morte ou à prisão permanente. Com o registro de rastreabilidade, esses países poderiam começar a investigar pessoas inocentes e eventualmente persegui-las simplesmente por sua orientação sexual ao identificar, por exemplo, que participaram de uma atividade em prol do orgulho gay. Quando falamos de regimes autoritários, não estamos nos referindo ao Brasil.

A mudança tecnológica obrigaria o WhatsApp a aplicar a nova configuração nos outros países em que atua?

O WhatsApp teria que modificar como opera, fazer uma mudança em seu desenho para estabelecer essa identificação a nível de metadados e registrar essas interações. É uma mudança que não se pode fazer especificamente para um país. É um caso que tem efeitos globais.

Defensores do projeto argumentam que o conteúdo das mensagens não será guardado, mas os dados dos usuários que fizeram o encaminhamento. É possível separar as duas coisas?

A discussão é sempre sobre os metadados, nada sobre o conteúdo das mensagens. Mas os metadados são informações muito relevantes e profundas que têm a ver com a privacidade: em que momento você se conectou e com quem trocou mensagens. As alternativas em discussão são gerar um mecanismo massivo de coleta de metadados para todos os usuários de maneira histórica ou uma análise dos dados de maneira prospectiva e unicamente para as pessoas envolvidas em investigações. O WhatsApp acredita que a segunda alternativa é a correta, pois permite e investigar e proteger direitos fundamentais.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/06/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

CURTAS - ALÉM DOS PORTOS

Responsáveis por conduzir os navios na entrada e saída dos portos, os práticos respondem por uma doação de R\$ 10,2 milhões que beneficiou mais de 40 instituições e áreas carentes em 18 Estados onde a atividade é exercida. Entre os itens doados estão: 11 leitos de UTI; dezenas de equipamentos hospitalares, incluindo respiradores; 500 mil equipamentos de proteção individual (EPIs); milhares de litros de álcool em gel; e seis mil cestas básicas. Em Vitória (ES), por exemplo, a praticagem contribuiu para viabilizar dez leitos de UTI na Santa Casa. O Hospital Regional de Santarém (PA) recebeu um aparelho de raios X transportável. Já o Hospital Naval de Recife (PE) ganhou um sistema de vácuo para aspirar secreções respiratórias. Em Rio Grande (RS), foram doados 1.700 macacões para enfermeiros e médicos do Hospital Universitário. No município de Itacoatiara (AM), houve doação de 15 mil pares de luvas, 50 litros de álcool em gel, mil toucas descartáveis e mil máscaras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/06/2020

CONCESSÃO DA DUTRA TEM 9 INTERESSADOS, DIZ MINISTRO

Segundo Freitas, Rio-Santos vai ser incorporada no projeto e disputa será extremamente concorrida

Por Bruno Villas Bôas — Do Rio



[https://s2.glbimg.com/RHawtnUiUVXJZhodJ6Jowogfz-U=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/d/yBvR4GRduRXGcRUuCc7q/foto30bra-211-tarci-a4.jpg](https://s2.glbimg.com/RHawtnUiUVXJZhodJ6Jowogfz-U=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/d/yBvR4GRduRXGcRUuCc7q/foto30bra-211-tarci-a4.jpg)

Tarcísio Freitas: “Incorporamos a Rio-Santos para dentro da nova concessão porque tinha fôlego” — Foto: Ricardo Botelho/MInf

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, disse ontem que a rodovia Presidente Dutra, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro, vai realmente incorporar a Rio-Santos (BR-101) e que nove empresas procuraram o governo interessadas em disputar a nova concessão, prevista para ter contrato assinado no início do ano que vem.

“Incorporamos a Rio-Santos para dentro da nova concessão porque tinha fôlego, caixa financeiro para isso”, disse o ministro, em live realizada pela FGV.

A atual concessão da rodovia Presidente Dutra, com 402 quilômetros de extensão, termina no próximo ano, após mais de 20 anos com o Grupo CCR.

O ministro acrescentou que o projeto de concessão está para ser enviado ao Tribunal de Contas da União (TCU), mas não detalhou o prazo. Os investimentos devem chegar a R\$ 14 bilhões, incluindo iluminação de led em toda a estrada, câmeras a cada 500 metros, terceira ou quarta faixa para veículos e uma nova descida da serra das Araras.

No caso da Rio-Santos, o projeto prevê duplicar a rodovia do Rio até o município de Angra dos Reis. O trecho restante até Ubatuba receberia obras de “adequação de capacidade”. O ministro lembrou que o projeto final resulta de audiências públicas, quando sofreu uma série de modificações pelos participantes.

Freitas mostrou-se otimista com a concessão da rodovia. Das nove empresas que marcaram reuniões para tratar do projeto, três seriam empresas estrangeiras ainda sem investimentos realizados no país, ele explicou. “Sabemos que vai ter leilão extremamente concorrido”, disse.

Boletim divulgado na semana passada pela Secretaria de Política Econômica, do Ministério da Economia, mostrou, porém, que a crise desacelerou novas operações no mercado de capitais para financiamentos de infraestrutura e logística. No ano, até abril, as emissões de debêntures incentivadas somaram R\$ 3,84 bilhões, queda de 40% em relação ao mesmo período de 2019.

Para o ministro, a crise provocada pela pandemia de covid-19 não retirou liquidez do mercado para investimentos em infraestrutura. Segundo ele, o investidor apenas está em compasso de espera para identificar as melhores oportunidades. Para atraí-los, seria necessário oferecer um portfólio amplo de oportunidades de investimentos.

“Ninguém se prepara para entrar num país, estudar o sistema tributário, a legislação, para participar de um único leilão. Há dispêndios nisso. Quando oferecemos portfólio, aumentamos a atratividade”, disse ele

Além da Dutra, o ministro citou como exemplo a expectativa de leiloar no próximo ano 3.800 quilômetros de rodovias no Paraná, que devem gerar investimentos de cerca de R\$ 50 bilhões.

“O investidor percebe que, se perder um ativo, tem outro. Então, trabalha para ganhar outro leilão porque sabe que terá oportunidades de mais ativos e de sinergia”, explicou Freitas “O investidor pode compartilhar centros de operação, otimizar custos.”

O ministro reiterou ainda que espera leiloar 43 aeroportos até o fim do governo Jair Bolsonaro, incluindo a relicitação de Viracopos, além do bloco de aeroportos que vai incluir o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/06/2020

PDV EM CURSO DEVE TER MAIS DE 9 MIL ADESÕES, DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS

Expectativa é que a maior parte dos desligamentos ocorra ainda neste ano Por André Ramalho, *Valor — Rio 30/06/2020 12h38 Atualizado*

O presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, disse que a companhia aumentou os benefícios oferecidos no programa de desligamento voluntário (PDV) e que espera uma adesão superior a 9 mil empregados. A expectativa é que a maior parte dos desligamentos ocorra ainda neste ano e uma “parcela secundária” no ano que vem.

“O custo de pessoal é um problema na Petrobras, temos desvantagem em relação aos competidores”, afirmou o executivo, durante evento on-line promovido pela Amcham. Castello Branco comentou ainda sobre o corte de custos com a redução do uso de prédios corporativos. A previsão é que a companhia chegue ao ano que vem utilizando oito edifícios, ante os 23 prédios em 2018 e 17 em 2019. Ele reforçou, ainda, que o plano da companhia é voltar com a metade dos empregados da área administrativa para o trabalho presencial e manter metade em home office, com o objetivo de ganhar eficiência.

O presidente da Petrobras afirmou ainda que os novos projetos da companhia terão que se mostrar viáveis num ambiente de preços do petróleo a US\$ 35 o barril. A companhia está fazendo uma revisão geral da carteira de projetos previstos para os próximos anos. “Visando os médios e longos prazos, estamos fazendo uma reavaliação. Já iniciamos desde abril uma revisão integral do portfólio de projetos. Isso pode ter implicações a médio e longo prazos. Estamos fazendo um teste de estresse e o projeto tem que se resiliante aos novos preços do petróleo... Tem que, com todos os custos, apresentar retorno econômico superior ao custo de capital [num cenário de preços a US\$ 35 o barril] e tem que sentar na fila para se financiar”, afirmou.

Sobre o comportamento do mercado, o executivo disse que a demanda mundial de petróleo registrou o fundo do poço em abril e, desde então, tem se recuperado gradualmente. “Os preços estão estabilizados em torno de US\$ 40 o barril, mas nem por isso devemos nos dar por satisfeitos e acreditar que o pior já passou e o céu é azul”, observou.

Castello Branco afirmou ainda que a empresa preferiu rever a curva de projeções de preços para os próximos anos, dentro de uma visão conservadora, e fez, no balanço do primeiro trimestre, uma baixa contábil de R\$ 65,3 bilhões relacionada a recuperabilidade econômica de seus ativos levando em conta a pandemia. “Revimos o cenário de preços, fizemos baixa de ativos recorde. Eram ativos que não valiam mais o que estava escrito nos livros contábeis diante do cenário de preços mais conservadora. Fomos a primeira petroleira no mundo a fazer isso”, disse, citando a iniciativa recente da Shell de também rever seus ativos

RLAM e outros ativos

O presidente da Petrobras disse que ficou satisfeito com o interesse pela refinaria RLAM, em São Francisco do Conde (BA), na fase de recebimento das propostas vinculantes pelo ativo, na semana passada. Ele reforçou a expectativa de que o fechamento dos desinvestimentos no refino ocorra em 2021.

Castello Branco destacou que o programa de venda de ativos no refino continua de pé, mesmo diante do cenário de baixa dos preços do petróleo. “Claro que o programa sofreu um atraso, mas nada que prejudique a sua integridade. O programa permanece de pé, a RLAM foi um teste importante”, afirmou, durante evento on-line.

Questionado sobre o compromisso de venda da Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG), o executivo afirmou que discordâncias com a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) sobre o valor da tarifa de transporte do gasoduto Gasbol têm gerado incertezas sobre o processo de desinvestimento do ativo

“Achamos que a tarifa de transporte deve ser muito mais baixa que é. A ANP discorda e isso coloca incerteza sobre a venda do ativo. É prejudicial ao acordo com o Cade [Conselho Administrativo de Defesa Econômica], ao Brasil. Esperamos resolver isso com o regulador”,

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 30/06/2020*

PETRÓLEO CAI MAIS DE 1% COM PREOCUPAÇÕES SOBRE DEMANDA

Investidores aguardam ainda os números semanais sobre o petróleo nos Estados Unidos
Por Valor — São Paulo 30/06/2020 09h03 Atualizado

Após um dia de alta firme, os contratos futuros de petróleo operam em queda nesta terça-feira, no momento em que os agentes do mercado avaliam sinais de fraqueza na economia global, que pode indicar menor demanda pela commodity. Além disso, os investidores aguardam os números semanais sobre o petróleo nos Estados Unidos, no momento em que o aumento na produção de óleo no país está no foco dos agentes.

Perto de 9 horas, o petróleo Brent para entrega em setembro caía 1,36%, para US\$ 41,36 por barril, na Intercontinental Exchange (ICE). Já na New York Mercantile Exchange (Nymex), o barril do WTI para agosto cedia 1,51%, para US\$ 39,10.

A queda de mais de 1% dos preços do petróleo vem em um momento de incerteza na economia global. Um dia após dados acima do esperado nos Estados Unidos e na China, hoje os agentes receberam uma revisão para baixo no Produto Interno Bruto (PIB) do Reino Unido no primeiro trimestre, que exibiu uma contração de 2,2% em relação aos três meses imediatamente anteriores. No Japão, a produção industrial despencou 8,4% entre abril e maio, enquanto o consenso do mercado apontava para queda menor do indicador, de 5,9%.



[https://s2.glbimg.com/_3Akk8Uu6MVF6HbzIaltPhd2Hoo=/0x0:470x184/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/L/a/UT1GIMQwmtzWmra2OA9Q/bacia-espirito-santo-petrobras.jpg](https://s2.glbimg.com/_3Akk8Uu6MVF6HbzIaltPhd2Hoo=/0x0:470x184/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/L/a/UT1GIMQwmtzWmra2OA9Q/bacia-espirito-santo-petrobras.jpg)

— Foto: Divulgação/Petrobras

Os agentes também estão atentos aos dados semanais de estoques de petróleo nos EUA. Na semana passada, o aumento no volume estocado de óleo no país e a produção maior fizeram com que os preços do WTI e do Brent enfrentassem recuo na semana. Hoje, após o fechamento dos negócios, serão divulgados os números semanais do American Petroleum Institute (API).

O analista Helge Martinsen, do banco norueguês DnB, nota, ainda, que a Royal Dutch Shell espera registrar prejuízo entre US\$ 15 bilhões e US\$ 22 bilhões no segundo trimestre, depois de revisar suas expectativas de preços de óleo e gás no médio prazo

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 30/06/2020*

G-20 FACILITA IMPORTAÇÕES PELA PRIMEIRA VEZ DESDE 2014

Entre metade de outubro de 2019 e metade de maio de 2020, os países do G-20 implementaram 154 novas medidas comerciais

Por Assis Moreira, Valor — Genebra

Restrições comerciais continuam elevadas globalmente, mas, pela primeira vez desde 2014, as maiores economias do mundo reunidas no G-20 adotaram mais medidas para facilitar importações.

É o que mostra novo relatório bianual de monitoramento da Organização Mundial do Comércio (OMC) sobre medidas comerciais, constatando o movimento mais de abertura em meio à crise provocada pela covid-19.

Entre metade de outubro de 2019 e metade de maio de 2020, os países do G-20 implementaram 154 novas medidas comerciais. Do total, 95 foram para facilitar importações e 59 para restringir a entrada de produtos estrangeiros. No total, 60% das medidas tinham vinculação com a pandemia de covid-19. No início do surto do vírus, vários governos introduziram restrições a exportação de produtos médicos, incluindo máscaras cirúrgicas, luvas, remédios e desinfetantes. Mas 36% dessas medidas já foram retiradas.

O Brasil está entre os países que suspenderam temporariamente um bom número de tarifas sobre produtos médicos e mesmo algumas sobretaxas. Ao mesmo tempo, impôs exigência de autorização antecipada para eventual exportação de cloroquina e hidroxicloroquina, produtos que presidente Jair Bolsonaro acredita ainda serem importantes no combate ao vírus.

Novas medidas restritivas, sem relação com a pandemia, cobriram um comércio estimado em US\$ 417,5 bilhões. Por sua vez, novas medidas facilitando importações cobriram um comércio de US\$ 735,9 bilhões.

“Historicamente, altos níveis de medidas restritivas ao comércio continuam a ser uma fonte de preocupação, mais ainda num período em que o comércio internacional e investimentos serão críticos para reconstruir as economias, negócios e subsistência”, afirmou Roberto Azevêdo, diretor-geral da OMC, destacando, ao mesmo tempo, o aumento de medidas para facilitar importações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/06/2020



AGÊNCIA BRASIL - DF

BOLSONARO SANCIONA LEI DE AUXÍLIO FINANCEIRO PARA O SETOR CULTURAL

Lei Aldir Blanc foi publicada hoje no Diário Oficial da União

Por Andreia Verdélio - Repórter da Agência Brasil – Brasília

O presidente Jair Bolsonaro sancionou a lei que institui auxílio financeiro de R\$ 3 bilhões para o setor cultural devido à pandemia de covid-19. O valor será repassado, em parcela única, a estados, municípios e o Distrito Federal, responsáveis pela aplicação dos recursos. A Lei nº 14.017/2020, chamada de Lei Aldir Blanc, foi publicada hoje (30) no Diário Oficial da União.

O texto prevê o pagamento de três parcelas de um auxílio emergencial de R\$ 600 mensais para os trabalhadores da área cultural, além de um subsídio para manutenção de espaços artísticos e culturais, microempresas e pequenas empresas culturais, cooperativas e organizações comunitárias. Esse subsídio mensal terá valor entre R\$ 3 mil e R\$ 10 mil, de acordo com critérios estabelecidos pelos gestores locais.

Em contrapartida, após a reabertura, os espaços beneficiados deverão realizar atividades a alunos de escolas públicas, prioritariamente, ou para a comunidade, de forma gratuita. Não poderão receber o benefício espaços culturais criados pela administração pública de qualquer esfera, bem como aqueles vinculados a grupos empresariais e espaços geridos pelos serviços sociais do Sistema S.

Trabalhadores do setor cultural e microempresas e empresas de pequeno porte também terão acesso a linhas de crédito específicas para fomento de atividades e aquisição de equipamentos e condições especiais para renegociação de débitos, oferecidas por instituições financeiras federais.

De acordo com a lei, poderão ser realizados editais, chamadas públicas e prêmios, entre outros artifícios, para a manutenção e o desenvolvimento de atividades de economia criativa e economia solidária, cursos, manifestações culturais, produções audiovisuais, bem como atividades artísticas e culturais que possam ser transmitidas pela internet ou por meio de plataformas digitais.

Enquanto perdurar a pandemia de covid-19, a concessão de recursos no âmbito do Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac), dos programas federais de apoio ao audiovisual e demais políticas federais para a cultura deverão priorizar o fomento de atividades que possam ser transmitidas pela internet, por meio de redes sociais e plataformas digitais ou meios de comunicação não presenciais. Os recursos de apoio e fomento também poderão ser adiantados, mesmo que a realização das atividades somente seja possível após o fim das medidas de isolamento social.

As atividades do setor – cinemas, museus, shows musicais e teatrais, entre outros – foram umas das primeiras a parar, como medida de prevenção à disseminação do novo coronavírus no país. De acordo com a pesquisa Percepção dos Impactos da Covid-19 nos Setores Culturais e Criativos do Brasil, mais de 40% das organizações ligadas aos dois setores disseram ter registrado perda de receita entre 50% e 100%.

O nome da lei homenageia o escritor e compositor Aldir Blanc, que morreu no mês passado, no Rio de Janeiro, aos 73 anos, após contrair covid-19.

Auxílio emergencial

O auxílio emergencial de R\$ 600 mensais para os trabalhadores da área cultural deverá ser prorrogado, assim como o auxílio concedido pelo governo federal aos trabalhadores informais, microempreendedores individuais, autônomos e desempregados.

Para receber o benefício, os trabalhadores da cultura com atividades interrompidas deverão comprovar, de forma documental ou autodeclaratória, terem atuado social ou profissionalmente nas áreas artística e cultural nos 24 meses imediatamente anteriores à data de publicação da lei. Eles não podem ter emprego formal ativo e receber benefício previdenciário ou assistencial, ressalvado o Bolsa Família.

Além disso, devem ter renda familiar mensal per capita de até meio salário mínimo ou renda familiar mensal total de até três salários mínimos, o que for maior; e não ter recebido, em 2018, rendimentos tributáveis acima de R\$ 28.559,70.

O recebimento dessa renda emergencial também está limitado a dois membros da mesma unidade familiar e a mulher chefe de família receberá duas cotas. O trabalhador que já recebe o auxílio do governo federal não poderá receber o auxílio cultural.

Fonte: Agência Brasil - DF

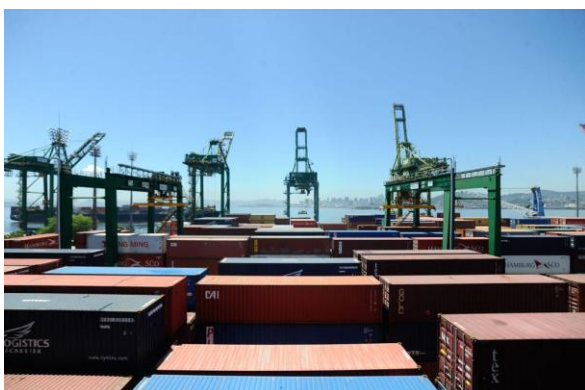
Data : 30/06/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

USUUPPORT-RJ ASSUME ABRANGÊNCIA NACIONAL E PASSA A SE CHAMAR LOGÍSTICA BRASIL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30/06/2020 - 13:03



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181203-exportacao-conteiner-porteiner.jpg>

Arquivo

Associação defende aperfeiçoamento dos marcos regulatórios do setor e a representatividade dos donos de cargas perante as autoridades e agentes logísticos

A Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro (Usupport-RJ) assumiu abrangência nacional e, desde o último dia 8 de junho, passou a ser denominada Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil). A diretoria optou pela mudança, dentre outras razões, porque mais de 80% do trabalho da entidade já se concentrava em ações na esfera federal e porque quase a totalidade delas são voltadas para os setores portuário, de transportes e de logística. A Logística Brasil, que congrega embarcadores, exportadores e importadores donos de cargas, defende melhorias em infraestruturas públicas e privadas, defesa e aperfeiçoamento dos marcos regulatórios do setor e a representatividade dos donos de cargas perante as autoridades e os agentes econômicos da cadeia de logística nacional e internacional.

200630-logo-logistica-brasil.jpg Ainda em formato regional, a associação ganhou projeção nacional em cerca de 40 frentes de trabalho a nível local e Brasil. “Percebemos que carregar um nome regional, de certa forma, começou a trazer algumas dificuldades desnecessárias à boa fluência do nosso trabalho. Além do nome, chegamos à conclusão de que nosso antigo estatuto, da forma como estava disposto, não contribui com a nossa evolução e com as causas nas quais estamos envolvidos”, contou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas.

Seixas destacou que, nos mais de cinco anos de criação, a associação alcançou resultados significativos a nível regional e nacional, despertando interesse de agentes de outros estados. Entre as ações com as quais a entidade se mobilizou está a resolução normativa da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários (RN-18). Ele também citou intervenções junto aos terminais portuários do estado do Rio de Janeiro as quais considera positivas para o aumento da qualidade dos serviços e reduções de custos aos usuários associados e não associados. “Nossa associação foi a que mais ofereceu resultados positivos aos usuários embarcadores, exportadores e importadores nos últimos cinco anos. As ações que tomamos resultaram em quebras de paradigmas regulatórios, que permitiram grandes reduções de custos, não só aos nossos associados, mas também a todas as empresas que comercializam suas mercadorias, seja no mercado externo, seja no mercado interno”, afirmou Seixas.

A Logística Brasil verifica a presença de pontos importantes de sua pauta na agenda regulatória da Antaq para o biênio 2020-2021, como o desenvolvimento da metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres e o aprimoramento da transparência na cobrança dos valores extra-frete — taxas, sobretaxas e o Terminal Handling Charge (THC) ressarcimento do transporte marítimo, temas que tiveram denúncias da Usupport-RJ ao Tribunal de Contas da União (TCU). Além da corte de contas, a associação enviou denúncias a outros órgãos de controle com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e o Ministério Público Federal.

A associação pretende continuar com suas frentes de discussão relacionadas à cabotagem. A Logística Brasil defende um ambiente mais competitivo entre as empresas e a entrada de novos players para que os embarcadores operem em ambiente de muita concorrência. A entidade avalia que a falta de conhecimento da maior parte da população brasileira sobre o transporte marítimo

permite práticas de abusos concorrenciais há décadas e estimulam a concentração no mercado de navegação. “Atuamos incansavelmente para colocar luz sobre o setor, impedindo que práticas anticoncorrenciais se propaguem e lutando para a consolidação de um ambiente concorrencial”, disse o diretor de transportes aquaviários da associação, Abrahão Salomão, que é sócio-diretor da Posidonia Shipping.

Dentro das discussões do programa de estímulo à cabotagem do governo federal (BR do Mar), a Logística Brasil apoiou sugestões do Ministério da Economia quanto à abertura da cabotagem para todas as empresas brasileiras de navegação legalmente constituídas. A associação também alertou o Ministério da Infraestrutura quanto às medidas restritivas à competição, baseadas na necessidade de lastro para afretamento de navios estrangeiros. Recentemente, manifestou apoio ao projeto de lei 3129/2020, da Senadora Kátia Abreu, sobre a cabotagem, que prevê mudanças no afretamento por tempo e eliminação gradativa do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Os demais membros do conselho diretor acreditam que a associação seguirá vigilante na defesa do equilíbrio entre os donos de cargas e seus prestadores de serviço. “O horizonte se amplia, porém o foco de cada embate será mantido”, afirmam os membros do conselho: Ildo Schneider (primeiro vice-presidente); Ulysses Martins Souza (segundo vice-presidente); e Euzi Duarte Martins (Diretora Executiva).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/06/2020*

CÂMARA DELIBERA ESTA SEMANA PL QUE DESVINCULA RECURSOS DO FMM

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 30/06/2020 - 08:22



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200630-mauro-benevides.jpg>

Deputado Mauro Benevides Filho (PDT-CE)

Proposta libera um total R\$ 177,7 bilhões de 29 fundos setoriais para enfrentamento da pandemia de coronavírus. Recursos do FMM) a serem desvinculados somam R\$ 2.376.713.893,00.

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou 11 requerimentos para conceder o regime de urgência a projetos de lei de assuntos relacionados ao enfrentamento do coronavírus. Dentre eles, o Projeto de Lei Complementar (PLP) 137/20, do deputado Mauro Benevides Filho (PDT-CE), integrante da comissão mista criada pelo Congresso para acompanhar a execução financeira e orçamentária das medidas emergenciais na pandemia. O projeto deve ser votado esta semana.

O PL libera R\$ 177,7 bilhões, atualmente retidos no Tesouro Nacional em 29 fundos setoriais, para o combate à pandemia e para a mitigação dos efeitos econômicos do novo coronavírus. Os recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) a serem desvinculados somam R\$ 2.376.713.893,00.

FUNDOS COM SALDO LIBERADO PELO PLP 137/20

VALOR EM R\$	
Fundo Social	39.214.435.188
Fundo de Garantia à Exportação	28.914.075.565
Fundo Nacional de Aviação Civil	23.106.139.403
Fundo da Marinha Mercante	15.702.388.304
Fundo de Compensação de Variação Salarial	12.732.903.750
Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização	12.307.785.162
Fundo Aeronáutico	8.959.083.008
Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito	8.772.467.212
Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações	5.603.374.659
Fundo de Defesa dos Direitos Difusos	2.843.505.738
Fundo de Estabilidade do Seguro Rural	3.270.133.096
Fundo Naval	2.376.713.893
Fundo de Garantia para a Promoção da Competitividade	2.255.327.312
Fundo para o Desenvolvimento Tecnológico das Telecomunicações	2.077.708.030
Fundo de Imprensa Nacional	1.862.963.821
Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social	1.651.766.588
Fundo de Defesa da Economia Cafeeira	1.637.877.594
Fundo do Exército	1.531.406.850
Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo	1.460.521.833
Fundo Rotativo da Câmara dos Deputados	726.303.358
Fundo Nacional Antidrogas	191.821.787
Fundo Nacional de Desestatização	74.874.291
Fundo Especial do Senado Federal	136.371.678
Fundo de Estabilização Fiscal	92.879.751
Fundo Nacional do Idoso	83.983.269
Fundo Partidário	83.088.167
Fundo do Serviço Militar	45.532.906
Fundo do Ministério da Defesa	22.703.973
Fundo Soberano do Brasil	9.560
TOTAL	177.738.145.746

Fonte: Tesouro Gerencial, dados de 20/02/2020

necessidade de passar pelas comissões. Os relatores da proposta nas comissões dão parecer oral durante a sessão, permitindo a votação imediata.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 30/06/2020

INFRAESTRUTURA SUSTENTÁVEL DEPENDE DE 4 VERTENTES, DIZ KPMG

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 29/06/2020 - 21:10

Governos de todo o mundo estão recorrendo à infraestrutura como um meio de impulsionar o crescimento econômico. Além disso, a priorização de projetos de infraestrutura sustentáveis por meio de mecanismos como finanças sustentáveis e critérios ESG robustos podem ajudar a garantir uma retomada pós-pandemia mais resiliente e menos desigual para lidar com ameaças iminentes, incluindo as mudanças climáticas. Essas são algumas das conclusões da publicação "Alcançando infraestrutura sustentável" (Achieving sustainable infrastructure, em inglês), conduzida pela KPMG.

O conteúdo evidencia ainda que aspectos como resiliência, mitigação, preparação e crescimento sustentável estão no topo da agenda de executivos de negócios e representantes governamentais. E que agora, mais do que nunca, toda a sociedade deve estar ciente dos impactos que causa no planeta e das vulnerabilidades decorrentes de ameaças globais.

"Enquanto o mundo se prepara para uma nova realidade pós-pandemia, neste momento é clara a necessidade de reconstruirmos a economia e as sociedades globais para um futuro mais resiliente, mais sustentável e menos desigual", afirma Fernando Faria, sócio-líder de Infraestrutura da KPMG na América Latina e Deputy Head of KPMG Impact.

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200630-fmm.jpg>

Os recursos deverão ser destinados, necessariamente, aos gastos com saúde e assistência social previstos no Orçamento deste ano; às despesas do auxílio emergencial para pessoas em situação de vulnerabilidade e para manutenção de emprego e da renda dos trabalhadores; e ao auxílio financeiro da União aos estados e municípios.

A proposta prevê ainda que os recursos desvinculados deverão ser executados em classificação específica, de modo que seja possível a identificação no Orçamento. Além disso, determina que, em relação ao Fundo Social, fiquem de fora os recursos destinados à educação oriundos da exploração do petróleo no pré-sal (Lei 12.858/13).

Um projeto em regime de urgência pode ser votado rapidamente no plenário, sem

Para a KPMG, as empresas interessadas em alcançar uma infraestrutura sustentável devem seguir as 4 vertentes indicadas a seguir:

- Mudança climática e descarbonização: desenvolvedores de infraestrutura e proprietários de ativos devem quantificar impactos, riscos e ações necessárias para descarbonizar seus negócios e minimizar os efeitos das alterações climáticas.
- Mensurar impactos sociais, ambientais e econômicos: desenvolvedores, proprietários e operadores precisam de uma metodologia que capte o valor que criam para a comunidade para além do financeiro e ferramentas para monitorar esses impactos ao longo da vida do ativo.
- Lente "ESG": investidores e desenvolvedores precisam avaliar sua estratégia, seus processos de aquisição e desinvestimento e a gestão de seus ativos através de uma lente ESG.
- Financiamento sustentável: desenvolvedores de infraestrutura, proprietários de ativos e investidores têm um papel importante em criar e estruturar modelos de sustainable finance, que incentivem cada vez mais a opção por projetos mais sustentáveis, mais resilientes e, por conseguinte, com uma melhor perspectiva de risco retorno no longo prazo.

"Nossas equipes estão trabalhando com organizações comprometidas a enfrentar esses desafios. O objetivo é estarem aptas a planejar, financiar, construir e gerenciar programas de infraestrutura sustentáveis, resistentes a riscos, socialmente impactantes e que proporcionem crescimento econômico sustentável para as gerações atuais e futuras", afirma Eduardo Redes, sócio-líder de Infraestrutura da KPMG no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2020

SANTOS BRASIL INAUGURA CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL NO TECON SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/06/2020 - 21:08



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170309-Terminal-Santos-Brasil.jpg>

Novo CCO amplia controle das atividades de maneira integrada e em tempo real

A Santos Brasil inaugurou seu novo Centro de Controle Operacional (CCO) no Tecon Santos, terminal de contêineres localizado no Porto de Santos. O novo CCO amplia o controle em tempo real da operação. Nele está reunida toda a gestão do sistema utilizado para administrar as diversas operações do terminal (TOS - Terminal Operation System).

Do centro de controle, a equipe de planejamento de operações da Santos Brasil acompanha de maneira integrada informações detalhadas sobre navios (tais como atracação nos berços), portêineres, atividade dos gates, recebimento e entrega de cargas, movimentação na ferrovia, posicionamento de contêineres nos armazéns, housekeeping do pátio, índices de utilização de recursos e faróis de alerta operacionais entre outros.

Os profissionais monitoram também as 50 câmeras instaladas nas diferentes áreas do Tecon e as câmeras do sistema alfandegado do terminal. Essa rede de informações proporciona uma leitura integrada e ágil das atividades, dos fluxos operacionais e seus gargalos, viabilizando intervenções rápidas e assertivas.

Entre os equipamentos que integram o novo CCO, estão computadores, rádios, controle dos OCR's dos gates e dos portêineres, além de um videowall com 16 monitores, que contam com

uma nova tecnologia cujo sistema tem mais capacidade de funcionamento e flexibilidade de conteúdo a ser apresentado. Ou seja, é possível ver câmeras direcionadas para um navio em um grupo de monitores e, em outro grupo, o pátio. Isso faz com que os coordenadores tenham uma visão global e facilitada do todo. O sistema foi projetado agregar quando necessário implantações futuras de novas tecnologias desenvolvidas a partir de IoT, inteligência artificial e machine learning.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2020

PETROBRAS ALCANÇA RECORDE DE PRODUÇÃO EM BÚZIOS

Da Redação OFFSHORE 29/06/2020 - 21:06

A Petrobras informa que as plataformas (P-74, P-75, P-76 e P-77) instaladas no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, alcançaram no dia 27 deste mês novos recordes de produção, de 664 mil barris de óleo por dia (bpd) e 822 mil barris de óleo equivalente por dia (boed).

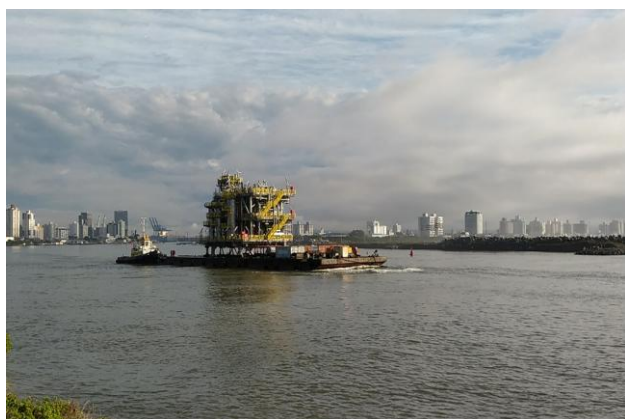
O campo de Búzios, descoberto em 2010, é o maior campo de petróleo em águas profundas do mundo. É um ativo de classe mundial, com reservas substanciais, baixo risco e baixo custo de extração.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2020

MÓDULO DA P-71 CHEGA EM ARACRUZ PARA INTEGRAÇÃO NO ESTALEIRO JURONG

Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 29/06/2020 - 19:48



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200629-logistica-modulo-p-71-divulgacao-locar.jpg>

Divulgação Locar

Atraso de um ano na entrega foi motivado pelo acidente envolvendo o transporte de outros módulos que naufragaram na região próxima ao Porto de São Francisco do Sul (SC) em 2019.

O módulo M-05, da TUPI BV, chegou ao Estaleiro Jurong Aracruz (EJA) para integração à plataforma P-71. O transporte entre Itajaí (SC), onde o módulo foi construído, até Aracruz (ES),

onde o estaleiro está localizado, contou com dois rebocadores — o Locar VII, com apoio (escoteiro) do rebocador Locar XII. De acordo com a empresa, as operações de transporte dos módulos em terra (loadout) e arranjo, fixação e peação (seafasting) exigiram bastante do planejamento de engenharia, pois tratavam-se de módulos com 33 metros de altura e peso da ordem de 1.400 toneladas cada um. A empresa utilizou suas linhas de eixos, guindastes e a construção de grillages especiais para garantir a segurança do módulo e da embarcação.

O retardo de um ano na entrega foi motivado pelo acidente envolvendo o transporte de outros módulos, carregados sobre a balsa Locar V, em maio de 2019, que naufragaram na região próxima ao Porto de São Francisco do Sul (SC). De acordo com a empresa, as condições climáticas estavam desfavoráveis à navegação naquela ocasião. Na época, a Locar esclareceu que sua atuação no transporte dos módulos se restringiu aos serviços de engenharia do loadout, do seafasting e da movimentação até as balsas, e que, após a conclusão e a aprovação desses serviços, a balsa foi entregue à Tranship, empresa contratada para o planejamento do reboque e sua devida realização até o Estaleiro da Jurong.

A Locar ressaltou que, embora a Locar V não tenha sido rebocada por ela, foram geradas diversas novas exigências nesta nova operação, para a Locar I, que faria a próxima viagem. Foram feitas solicitações de análise, re-análises e autorizações à embarcação, incluindo todos os planos e cálculos desde o loadout até os planos de reboque, incluindo todos os órgãos e agentes envolvidos. Além da Marinha, discutiram as condições a DNV, Rina, Tupi, EJA e a engenharia da

Locar. "Cálculos e mais cálculos foram reconferidos e diversas novas análises foram solicitadas para que enfim todos estivessem seguros de que as condições como foram disponibilizadas estavam adequadas", afirmou o vice-presidente da Locar, Jose Henrique Bravo Alves.

Bravo acrescentou que a viagem respeitou as condições de tempo, desde a saída até a chegada ao estaleiro. "Limitações de ondas e vento, rota definida e seguida à risca, e, a cada 100 milhas, havia um way-point planejado para derrota, se assim fosse necessário, o que de fato acabou acontecendo com entrada em Angra dos Reis (RJ), motivada por condições climáticas adversas", explicou. Ele ponderou que a unidade permaneceu em Angra por seis dias, gerando custos importantes de estadia e praticagem, mas com objetivo de chegar ao destino com segurança.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2020