

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

**RESUMO INFORMATIVO
COM AS PRINCIPAIS
NOTÍCIAS DOS SETORES
PORTUÁRIO E DE
NAVEGAÇÃO**

**Edição 023/2021
Data: 05/02/2021**

ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
SETOR COBRA GARANTIAS PARA ARRENDAMENTOS DE ÁREAS PORTUÁRIAS	4
FREDERICO BUSSINGER: FERROVIA PORTUÁRIA SANTISTA: COPO MEIO CHEIO, MEIO VAZIO	5
CONHEÇA DETALHES DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO VALONGO EM SANTOS.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	7
ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA E CONCESSÃO DOS PORTOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO	7
PORTAL PORTO GENTE	9
REPOM UTILIZA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA PROPORCIONAR O MENOR CUSTO DE VIAGEM PARA USUÁRIOS DO TICKET CARGO.....	9
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	10
NAVIO HIDROCEANOGRÁFICO “TAURUS” REALIZA LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO NO PORTO DE IMBITUBA (SC)	10
PORTO DE ILHÉUS MOVIMENTA PRIMEIRA CARGA DE NÍQUEL DE 2021	10
PORTO DE IMBITUBA TEM ALTA DE 18,9% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO.....	11
PORTO DO AÇU E EQUINOR ASSINAM MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS PARA AVALIAÇÃO DE PROJETOS DE ENERGIA SOLAR	11
EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS CRESCERAM EM JANEIRO	12
ALGARVE TEM 560 PROJETOS APROVADOS PELO MAR 2020 – INVESTIMENTO DE 75 MILHÕES DE EUROS	12
MONETTINES	14
GUEDES DIZ QUE GOVERNO AGIRÁ “DENTRO DO PROTOCOLO” SE PANDEMIA AMEAÇAR	14
ISTOÉ - DINHEIRO	14
BOLSONARO CRÊ QUE NÃO HAVERÁ IMPACTO NA ARRECADAÇÃO DE GOVERNADORES COM ICMS	14
PETROBRAS TEM ATUADO DE MANEIRA INDEPENDENTE DO GOVERNO, DIZ CASTELLO BRANCO.....	15
E O GOVERNO LEVA O CONGRESSO	16
EXTRA ONLINE	17
SENADO APROVA MP QUE TENTA RETOMAR ANGRA 3 E REDUZ CONTAS DE LUZ NO NORTE E NORDESTE.....	17
EM ACENO A CAMINHONEIROS, BOLSONARO VAI REDUZIR PIS/COFINS E QUER MUDAR ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS	19
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	20
FALTA DIESEL, SOBRAM CAMINHÕES	20
JORNAL O GLOBO – RJ	23
EM ACENO A CAMINHONEIROS, BOLSONARO VAI REDUZIR PIS/COFINS E QUER MUDAR ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS	23
ENTENDA COMO SÃO CALCULADOS OS PREÇOS DA GASOLINA E DO DIESEL, DA REFINARIA AOS POSTOS	25
GOL E TAM PAGARAM R\$ 3 MILHÕES A EMPRESA DE FACHADA LIGADA A EX-VICE-GOVERNADOR DO DF APÓS OBTER BENEFÍCIO FISCAL.....	26
AÇÕES DA PETROBRAS SOBEM COM DECLARAÇÃO DE BOLSONARO DE QUE NÃO VAI INTERVIR NA EMPRESA	28
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	30
SINDICATO DIZ QUE BENEFÍCIOS DA PETROBRAS A FUNCIONÁRIOS TÊM RELAÇÃO COM CONDIÇÕES INÓSPITAS	30
GUEDES FALA EM NOVA RODADA DE AUXÍLIO PARA 32 MILHÕES DE PESSOAS, COM CLÁUSULA DE CALAMIDADE PÚBLICA....	31
'TEMOS DE AGORA ATÉ SETEMBRO PARA PASSARMOS ALGO RELEVANTE NO CONGRESSO', DIZ EX-DIRETOR DO BC	33
ESTADOS NÃO QUEREM QUE TRIBUTÁRIA VOLTE À ESTACA ZERO, MAS EMPRESÁRIOS VEEM COM ALÍVIO MAIOR PRAZO	35
ATIVAÇÃO DO 5G PODE COMEÇAR SÓ DAQUI A 2 ANOS, ESTIMAM EMPRESAS DE TELEFONIA	36
MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES TERÁ NOVO SECRETÁRIO DE TELECOMUNICAÇÕES	38
MERCADO AVALIA EMPRESA DE FIBRA ÓTICA DA TIM EM AO MENOS R\$ 1,5 BILHÃO.....	38
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
DESTAQUES - PORTOS DESESTATIZADOS.....	39
APÓS DOIS ANOS, BRASKEM RETOMA OPERAÇÃO DE CLORO-SODA EM MACEIÓ	39
ACORDO DA VALE DESTRAVA PROJETOS DE INFRAESTRUTURA EM MG	40
“LIRA NÃO SERÁ UM ALIADO E NEM SUBSERVIENTE”	41
AGÊNCIA BRASIL - DF	46
TSE CONFIRMA SUSPENSÃO DE CONSEQUÊNCIAS PARA QUEM NÃO VOTOU EM 2020.....	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 023/2021
Página 3 de 47
Data: 05/02/2021
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	47
MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS	47



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SETOR COBRA GARANTIAS PARA ARRENDAMENTOS DE ÁREAS PORTUÁRIAS

Em audiência pública, Fenop questiona governo sobre regras envolvendo contratos para exploração de áreas em um porto desestatizado

Por *Matheus Müller*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141635:1612537117/Porto-de-Vitoria-ES.jpg?f=3x2&\\$p\\$f=26c2037&q=0.8&w=720&\\$w=3b33d2d](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141635:1612537117/Porto-de-Vitoria-ES.jpg?f=3x2&pf=26c2037&q=0.8&w=720&$w=3b33d2d)

Porto de Vitória (ES): leilão para privatização da Codesa está agendado para novembro deste ano (Divulgação)

O processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) avança na definição de suas normas – vistas como indicativos para as que serão adotadas na concessão da Autoridade Portuária de Santos (APS). E um dos temas a serem normatizados e que preocupa o setor, a transição de contratos de arrendamento, foi pauta na audiência pública sobre a desestatização realizada nesta quinta-feira (4) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em Brasília.

A garantia é que “os contratos já celebrados de forma alguma serão prejudicados. Eles têm que ser preservados em suas condições. Essa é a regra básica”, afirmou Cleverson Aroeira, superintendente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), entidade responsável de desenvolver o modelo de concessão da Codesa e da APS.

Aroeira acrescentou, no entanto, que o novo modelo de administração, de “maior flexibilidade e concorrência”, permite às partes aprimorarem a relação contratual, em negociação que pode contar com a Antaq.

Por se tratar de uma audiência pública, após a apresentação de Aroeira, o espaço foi aberto à participação da sociedade, passando por esclarecimentos de dúvidas e reclamações. O presidente da Federação Nacional de Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, foi um a participar do evento. Dentre os diversos tópicos levantados, a questão dos contratos ganhou mais atenção e, inclusive, um posicionamento de compromisso por parte do secretário nacional dos Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Aquino apontou como “preocupante” um item no projeto que, segundo ele, “não garante a integridade dos contratos (em vigor)”, pois “permite que o concessionário apresente propostas de alteração e, se o arrendatário não concordar, vai à mediação da Antaq”.

“Isso é interferência e gera instabilidade e insegurança jurídica e, portanto, há um conflito inclusive com a nota técnica que foi emitida antes pela Secretaria Nacional de Portos, que defendia a plena integridade dos contratos”, afirmou o presidente da Fenop.

Em resposta, o Piloni afirmou que a secretaria tem recebido muitos comentários demonstrando preocupação sobre o assunto. Diante da situação, ele reconheceu que é preciso “aprimorar esse dispositivo” e pediu que contribuições sejam apresentadas. “Uma questão para nós é absolutamente nevrálgica: a gente quer que o pilar do respeito aos contratos seja preservado, a ferro e fogo! A gente não quer trazer insegurança jurídica aos atuais contratados, com seus direitos estabelecidos nos contratos”.

Projeto piloto

Com quase seis horas de duração, a audiência pública sobre a desestatização da Codesa detalhou algumas das regras para a concessão – a ser realizada no modelo Private Landlord Port (com uma empresa privada arrendando as áreas portuárias a outras empresas privadas), com prazo de 35 anos. As normas apresentadas trataram das funções da autoridade portuária, das regulações econômicas, da taxa de fiscalização para a Antaq, de investimentos obrigatórios e da atualização dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZs), além da transição de contratos.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou que o portfólio de cargas e o potencial de crescimento do Porto de Vitória o credenciaram ao processo de privatização. “É como uma espécie de projeto piloto (...) A esperança é que isso vai conferir uma nova realidade para o setor portuário”.

Os estudos sobre a desestatização desenvolvidos ao longo dos últimos 20 meses foram colocados à disposição do público em 28 de dezembro e, a partir da audiência, foi aberto o processo para contribuições da sociedade e entidades do setor, que ainda podem participar do processo até 10 de fevereiro. A previsão é que o modelo de desestatização seja aprovado em março.

Cleverson Aroeira, superintendente do (BNDES), apresentou o projeto. “O processo de consulta pública é essencial para a gente legitimar uma proposta, interagir com a sociedade, receber essas contribuições para aprimorar o modelo”, destacou. Um cronograma apresentado por ele prevê o leilão da Codesa para novembro deste ano.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 05/02/2021

FREDERICO BUSSINGER: FERROVIA PORTUÁRIA SANTISTA: COPO MEIO CHEIO, MEIO VAZIO

O imbróglio vai além da engenharia ferroviária. Ele requer a ampliação da consciência do problema e a inclusão de outras variáveis

Por Frederico Bussinger



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141651:1612541437/Ferrovia-portuaria-Santos.png?f=2x1&\\$p\\$f=b3488b6&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141651:1612541437/Ferrovia-portuaria-Santos.png?f=2x1&pf=b3488b6&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Frederico Bussinger: Ferrovia portuária santista: copo meio cheio, meio vazio (Fonte: Autoridade Portuária de Santos)

“Um problema bem definido é metade da solução” - Atribuído a diversos autores.

“Não se pode encontrar a solução de um problema usando a mesma consciência que o criou. É preciso elevar o nível de consciência” - Albert Einstein.

Avançou-se muito em dois meses. A começar pelo reconhecimento de haver um problema, ponto de partida para aumentar as chances de se chegar a uma adequada solução. Melhor, ainda, porque essa consciência é hoje coletiva, para além dos umbrais dos chamados especialistas. Ah! Até autoridades, mais afeitas à divulgação de dados e realizações, passaram a admiti-lo publicamente.

Há mais, todavia. Hoje sabemos que: i) os gargalos ferroviários não se limitam à malha interna; ii) há um imbróglio entre a Serra do Mar e o Porto de Santos (e Guarujá); iii) esse problema pode comprometer, gravemente, tanto o fluxo ferroviário e a expansão do Porto, como das ferrovias no Planalto (MRS, Rumo e VLI); iv) o modelo operacional mais indicado é o de uma operação coordenada entre as concessões ferroviárias e o complexo portuário (Porto Organizado mais TUPs); v) há uma janela de oportunidade nesse 2021: rescisão antecipada com a Portofer, renovação antecipada com a MRS, estudos sobre nova governança do Porto; vi) tratou-se do imbróglio em dois webinars: Porto & Mar/A Tribuna e Portogente; vii) há modelagem articuladora para parte do problema (FIPS): audiência em 10/FEV/20.

Interessante é que isso é, hoje, de domínio público, quase uma unanimidade. Mas há dois meses não era!

Tampouco era quando dos leilões de celulose (28/AGO/20); ou quando liberados os editais pelo Tribunal de Contas da União (TCU, 1º/ABR/20). Quando da audiência pública (29/SET/19), porém, há que se segmentar: os gargalos eram conhecidos e preocupavam, tanto que, das 294 contribuições recebidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para a STS-14, 65 versavam sobre ferrovia. Soluções, porém, apenas alinhavadas: cerca de metade (31) foram remetidas para serem “revisadas (as soluções) em conjunto com a Autoridade Portuária”: já o foram?

Na renovação antecipada da Malha Paulista (Rumo), concluída em MAI/20, essas limitações não foram tratadas explicitamente (mesmo projetando-se o “marketshare” ferroviário da Rumo no Porto para mais de 80%!) – nem constou da documentação, nem da audiência pública, nem da análise liberatória do TCU.

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ, JUL/20) trata de demanda, obras e investimentos previstos. Mas sempre limitado à malha interior: e nem poderia ser diferente, pois essa é sua abrangência. Já o Plano Mestre (ABR/2019), cujo escopo é o Estuário (o complexo portuário), fornece dados dos quais pode-se deduzir o imbróglio, não correlaciona variáveis, estrutura prioridades, indica urgência, ou aponta “meios e modos” (no jargão militar) para solucioná-lo. Aliás, curiosamente, na sua análise SWOT, o imbróglio não é apontado como “fraqueza” nem como “ameaça” (enquanto investimentos ferroviários em portos concorrentes o são!).

Saudemos, porém, o copo já meio cheio... com aspectos de infraestrutura e operacionais, inclusive estimativas de investimentos, como bem explicado na rica e didática apresentação da MRS no webinar (24m15s).

Mas o imbróglio vai além da engenharia ferroviária. Ele requer a ampliação da consciência do problema e a inclusão de outras variáveis: i) a regulação é nevrálgica, mormente ante configuração, tal como a atual, que facilita o proveito de “posição dominante”; ii) há fragmentação regulatória, no caso Antaq-ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres); iii) e, claro, há interesses empresariais, legítimos, mas não obrigatoriamente harmônicos.

Um próximo artigo da série tratará dessa metade a ser preenchida.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 05/02/2021

CONHEÇA DETALHES DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS NO VALONGO EM SANTOS

Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello, conta que local ajudará no desenvolvimento do turismo no Centro da cidade

Por ATribuna.com.br



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.135156:1609263593/terminal-do-porto-de-santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=bbdbb21&q=0.8&w=3000&\\$w=864726f](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.135156:1609263593/terminal-do-porto-de-santos.jpg?f=2x1&pf=bbdbb21&q=0.8&w=3000&$w=864726f)

Terminal ajudará no desenvolvimento do turismo no Centro de Santos (Foto: Divulgação/SPA)

A Santos Port Authority (SPA) lançou em dezembro um edital de chamamento público para recebimento de doação de projetos e estudos técnicos para a instalação de um novo terminal de passageiros no Porto de Santos, na região do Valongo, próximo ao Centro Histórico.

Em entrevista para o podcast Baixada em Pauta, do G1 Santos, o Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello, dá detalhes sobre o projeto, que além de abrir espaço para novos pontos de atracação, movimentará a região histórica, investindo na interação porto-cidade.



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141523:1612466639/bruno-stupello.jpeg?f=3x2&q=0.9&w=700&\\$p\\$fsq\\$w=2e4ec0f](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.141523:1612466639/bruno-stupello.jpeg?f=3x2&q=0.9&w=700&pfsq$w=2e4ec0f)

Bruno Stupello participou do podcast Baixada em Pauta, do G1 Santos. (Foto: Carolina Faccioli/AT)

O diretor explica que a região do Valongo é a mais indicada para a instalação, já que as outras regiões, em que os navios atracam, ficam no meio da operação de carga, criando assim uma experiência ruim aos turistas e prejudicando a movimentação de carga. "O terminal do Valongo é uma demanda antiga da Cidade de Santos para fomentar o desenvolvimento, tanto do Centro histórico que precisa de uma revitalização, quanto para dar um destino para aqueles ativos com patrimônio histórico cultural dos terminais do Valongo. Esse chamamento é pra colher informações ou pra colher projetos para a região, para que esse terminal seja licitado em um futuro próximo", diz.

Um dos objetivos é que a região do Porto de Santos tenha maior interação com a cidade, fomentando a movimentação dos turistas no Centro Histórico, onde eles possam caminhar pela região, que será de fácil acesso aos ativos históricos centrais, como Museu Pelé e Bolsa do Café. Como parte da valorização do Centro, também é necessário um investimento na segurança, que Stupello acredita que virá naturalmente, por conta do investimento e fomento ao turismo.

Em relação ao atual terminal de passageiros, o diretor esclarece que o contrato do local vale até 2038 e que será mantido. "Nenhuma atuação da SPA hoje vai contra os contratos existentes. Todos os contratos são cumpridos na sua integridade. Só que aquele terminal tem apenas um ponto de atracação. Hoje nós temos déficits de pontos de atracação para novos navios".

Ele completa, ainda, dizendo que é cedo dizer quando o projeto ficará pronto, pois tudo depende do andamento dos diferentes setores. "Pensando em cronogramas padrões, a gente conseguiria licitar esse novo terminal dentro de um ano e meio. Depois mais 2 ou 3 anos de construção do terminal. Dentro de quatro anos teria esse terminal funcionando".

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 05/02/2021



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL PARA DESESTATIZAÇÃO DA CODESA E CONCESSÃO DOS PORTOS DE VITÓRIA E BARRA DO RIACHO

Leilão de concessão dos dois portos deverá acontecer até o final deste ano



https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/noticias/antag-realiza-audiencia-publica-virtual-para-desestatizacao-da-codesa-e-concessao-dos-portos-de-vitoria-e-barra-do-riacho/7bde698671fd45e5976d23a304482aa8.jpg/@_@images/3eca5cb7-7fbf-4e68-b8df-f45407b94eb9.jpeg

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou hoje (4) audiência pública virtual para desestatização da Codesa. O evento, que se estendeu por mais de cinco

horas, teve por objetivo debater e tirar eventuais dúvidas sobre os documentos técnicos e jurídicos para a licitação do projeto de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), bem como sobre a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho. As concessões inauguram um novo modelo de gestão e transferência da operação portuária para iniciativa privada.

De acordo com o cronograma do projeto, a expectativa é a publicação do edital já em setembro próximo e a realização do leilão dos ativos da concessão até o final do ano.

A audiência virtual foi aberta pelo diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, e contou com a participação do também diretor da Agência, Adalberto Tokarski, do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, do presidente da Codesa, Júlio Castiglioni, e do superintendente de Estruturação e Parcerias do BNDES, Cleverson Aroeira, que fez uma apresentação sobre o projeto.

Ao abrir a audiência, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, destacou o modelo de gestão que está sendo inaugurado com a desestatização da Codesa. “Estou certo de que esse novo modelo, que tem como referência os nossos aeroportos, onde vêm sendo adotado com sucesso, e que agora chega ao setor portuário, trará um novo dinamismo também para os portos organizados brasileiros, garantindo a essas instalações maior qualidade e eficiência de serviços”, frisou.

Nery também ressaltou o potencial de crescimento do Porto de Vitória, a partir do novo modelo de gestão: “Não é por acaso que o Porto de Vitória foi escolhido como projeto-piloto. O porto tem um portfólio de cargas já consolidado e uma posição favorável de acessos rodoviário e ferroviário, mas ainda assim tem muito potencial para crescer. Com certeza, com os ajustes que podem ser incorporados com as contribuições dos senhores, esse modelo vai conferir uma nova realidade para o setor portuário”, afirmou.

Para o diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, o projeto “é um dos empreendimentos mais arrojados do governo federal, cujo resultado almejado trará um substancial retorno à toda a sociedade e, em especial, ao Estado do Espírito Santo”.

E prosseguiu: “A desestatização dos portos de Vitória e Barra do Riacho e da Codesa busca ampliar os investimentos em infraestrutura por meio de parcerias com o setor privado e tem por objetivo maior modernizar a gestão portuária, atrair investimentos e melhorar a operação do setor. Não tenho dúvidas que tal objetivo será alcançado e servirá de modelo para futuros projetos do mesmo porte”.

Em sua fala, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, destacou o diálogo com a sociedade brasileira acerca do projeto. “Na consulta pública na internet, já temos 43 participantes fazendo contribuições”, observou. Segundo o secretário, o modelo que agora está sendo apresentado ao público para debate e aprimoramento “é uma alternativa de política pública importante, que vai trazer uma série de melhorias para os portos, a exemplo de maior atração de investimentos privados, flexibilização e regularidade da gestão, com segurança jurídica e ganhos de eficiência”.

O modelo institucional apresentado prevê a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho por um prazo de 35 anos e mais cinco anos em caso de necessidade de investimentos adicionais. Como contrapartida para assumir a operação do porto ao longo do contrato, o setor privado pagará ao setor público um valor de outorga por ocasião do leilão e mais uma outorga variável de 7,5% da receita. O concessionário pagará ainda uma taxa de fiscalização à ANTAQ de R\$ 3,188 milhões por ano, que servirá para custear o trabalho de fiscalização e regulação no modelo de concessão.

Em relação aos investimentos totais ao longo dos 35 anos de contrato, a estimativa é que os recursos atinjam R\$ 1,3 bilhão. Só os investimentos obrigatórios mínimos a serem concentrados no início do contrato totalizam R\$ 355 milhões.

No caso do Porto de Vitória – como explicou o superintendente do BNDES – o potencial é dobrar a movimentação de cargas de 7 milhões de toneladas para 14 milhões de toneladas/ano. Em termos



de área disponível, são 500 mil m² e 14 berços de atracação, boa parte dos quais são operados atualmente pela autoridade portuária.

As estimativas para crescimento da movimentação até o final do prazo do contrato do Porto de Vitória são de 80% para cargas de granel sólido mineral, alcançando ao fim dos 35 anos 6,5 milhões de toneladas/ano, com destaque para ferro-gusa e fertilizantes; contêineres, com crescimento de 115%, alcançando 500 mil TEU/ano; e granel líquido, com +115%, totalizando 1,7 milhão de toneladas/ano.

Com uma movimentação hoje de 8 milhões de toneladas/ano, o Porto de Barra do Riacho traz grandes oportunidades para exploração de novas áreas. Dos 860 mil m² de área total disponíveis, 522 mil m² são greenfield (sem intervenção anterior). O Porto conta com dois berços de atracação dedicados à movimentação de granel líquido e acessos terrestres por via ferroviária (Vitória-Minas) e pela BR-101.

Na parte de infraestrutura do novo modelo, caberá ao concessionário investir e manter os acessos; oferecer cais em contratos spot; e promover parcerias para exploração de áreas destinadas aos terminais. Em relação à gestão e operação, caberá à concessionária operar o acesso aquaviário; gerir a destinação de áreas; e elaborar o PDZ do porto para apresentação ao Poder Concedente. Não caberá ao concessionário a movimentação de cargas e a exploração direta dos terminais.

O novo modelo prevê a transição dos atuais contratos de arrendamento, mantendo-se a equivalência com o contrato original. Contudo, as partes terão flexibilidade para negociar uma melhoria das condições do contrato, visando maximizar a exploração do porto. Atualmente, há cinco contratos de arrendamento em andamento nos dois portos, sendo quatro em Vitória e um em Barra do Riacho.

Contribuições

Os interessados em contribuir para a audiência e consulta públicas nº 19/2020 poderão enviar suas sugestões para ANTAQ até às 23h59 de 10 de fevereiro próximo, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <http://portal.antaq.gov.br>.

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

<http://web.antaq.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/PaginaPrincipal.aspx>

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 : 05/02/2021



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

REPOM UTILIZA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA PROPORCIONAR O MENOR CUSTO DE VIAGEM PARA USUÁRIOS DO TICKET CARGO

Por Gláucia Galmacci

A Viagem +Econômica, disponível para os usuários do Ticket Cargo, indica ao cliente a combinação ideal de postos para conseguir o menor custo de viagem

A Repom, marca da Edenred Brasil, especialista em soluções de gestão e pagamento de despesas para o mercado de transporte rodoviário de carga, lançou uma ferramenta para os usuários do Ticket Cargo, solução que atende de pequenas a grandes frotas de caminhoneiros e oferece uma gestão

integrada, com foco na economia. A nova funcionalidade, chamada Viagem +Econômica, utiliza inteligência artificial para indicar a combinação ideal de postos para alcançar o menor custo de viagem.

O novo serviço permite aos usuários consultarem a rota desejada, por meio de um roteirizador, e selecionarem a opção “Viagem +Econômica”. Feito isso, o sistema solicitará alguns dados e a inteligência artificial irá analisar as informações de postos disponíveis na rota e a autonomia do veículo para indicar a combinação de postos mais econômica para a viagem, trazendo informações de quais são os ideais para abastecer, bem como o volume recomendado.

“A utilização da inteligência artificial, junto do compartilhamento de rotas, é o grande diferencial da função de planejamento de abastecimento do produto Ticket Cargo, uma vez que gera facilidades para o mercado. A ferramenta permite o planejamento do menor custo para cada viagem e que se centralize o volume nos postos mais econômicos, otimizando os custos”, ressalta Thomas Gautier, Head de Mercado Rodoviário da Edenred Brasil.

O gestor da frota também poderá compartilhar a rota, as informações de localização, tipo e quantidade de combustível via SMS ou link para os seus motoristas.

*Fonte : Portal Porto Gente
Data : 05/02/2021*



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

NAVIO HIDROCEANOGRÁFICO “TAURUS” REALIZA LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICO NO PORTO DE IMBITUBA (SC)



Em cumprimento ao Programa Geral de Adestramento da Diretoria de Hidrografia e Navegação, o Navio Hidroceanográfico “Taurus” desatracou, em 11 de janeiro, do Complexo Naval da Ponta da Armação para a Comissão Levantamento Hidrográfico (LH) Imbituba, prevista até 20 de fevereiro.

A comissão tem o objetivo de realizar um LH nas proximidades do Porto de Imbituba (SC), visando à construção da nova Carta Náutica 1921, em atendimento ao III Plano Cartográfico Náutico Brasileiro.

<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2021/02/ewrgvqcwecevfce-300x225.jpg>

Nivelamento geométrico da régua maregráfica da estação de Imbituba (SC)

O levantamento possibilita a geração de elementos para produção da Carta Náutica do Porto de Imbituba, contribuindo para a Segurança da Navegação e para o desenvolvimento econômico e social da região.

*Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data : 05/02/2021*

PORTO DE ILHÉUS MOVIMENTA PRIMEIRA CARGA DE NÍQUEL DE 2021

Informação: CODEBA (5 de fevereiro de 2021)

Embarcou do Porto de Ilhéus a primeira carga de concentrado de níquel de 2021. As 10 mil toneladas da matéria-prima partiram rumo aí na China.

O minério é largamente utilizado na indústria metalúrgica, em baterias e acumuladores elétricos recarregáveis. A demanda mundial é crescente. Em 2020, o Porto de Ilhéus movimentou 73.750 toneladas da matéria-prima.

O produto vem da Mina Santa Rita, explorada pela Atlantick Nickel, em Itagibá, Sudoeste da Bahia. É considerada a segunda maior mina de níquel do mundo, atrás apenas da Voisey's Bay, no Canadá.

A projeção da companhia é dobrar a capacidade produtiva, com o início da operação subterrânea, em 2028, elevando o tempo de vida útil da mina de oito para 34 anos.

Estudos de expansão apontam ainda para a recente descoberta de um novo depósito, no mesmo cinturão geológico, e destacam a viabilidade de integração logística como ponto principal para o sucesso do projeto.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 05/02/2021

PORTO DE IMBITUBA TEM ALTA DE 18,9% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM JANEIRO

A movimentação de cargas no Porto de Imbituba registrou em janeiro um crescimento de aproximadamente 18,9%, comparado ao mesmo período do ano passado. Ao todo, foram transportadas no Porto Público 407,5 mil toneladas mensais, melhor volume desde janeiro de 2016, quando foi alcançada a marca de 414,9 mil toneladas.

Imbituba recebeu 19 embarcações no primeiro mês do ano, as quais transportaram 12 produtos. O granel sólido representou a fatia de aproximadamente 78% da movimentação. Neste grupo, os maiores volumes foram principalmente de coque de petróleo (176,2 mil toneladas), que apresentou crescimento de 128,3% em relação a janeiro de 2020, seguido do sal (35,6 mil toneladas), hulha betuminosa (33,5 mil toneladas) e minério de ferro (31,5 mil toneladas). Destaque também para os contêineres da linha semanal de cabotagem, com 58 mil toneladas.

Entre as cargas gerais, o Porto manteve o embarque mensal de celulose, como o mesmo montante de dezembro: 15 mil toneladas. A novidade foi a realização da primeira etapa de transbordo de cabos elétricos, material que será destinado à nova linha de transmissão de energia da Grande Florianópolis.

Também passaram pelo Porto de Imbituba: sulfato de sódio (20,2 mil toneladas), malte (15,3 mil t), MAP (6,6 mil toneladas), barrilha (8,8 mil toneladas) e soda cáustica (5 mil toneladas).

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 05/02/2021

PORTO DO AÇU E EQUINOR ASSINAM MEMORANDO DE ENTENDIMENTOS PARA AVALIAÇÃO DE PROJETOS DE ENERGIA SOLAR

A Porto do Açú Operações e a Equinor assinaram Memorando de Entendimentos (MoU) com o objetivo de avaliar em conjunto o desenvolvimento de uma planta de geração solar fotovoltaica, na retroárea do Porto do Açú, nos próximos 12 meses.

“A geração solar fotovoltaica é a fonte que mais cresce no Brasil e no mundo. Estamos otimistas com a possibilidade de implantação de um projeto de energia renovável no Açú, iniciativa que está em linha com a nossa estratégia de sustentabilidade, que inclui desenvolver parcerias e novos negócios a partir da transição para uma economia de baixo carbono”, afirma José Firmo, CEO da Porto do Açú Operações.

O memorando reforça a parceria estratégica com a Equinor, uma das líderes globais em fontes renováveis e de baixo carbono.

Sobre o Porto do Açú

Desenvolvido pela Prumo Logística, controlada pela EIG Global Energy Partners, o Açú é o único porto totalmente privado do país. Em operação desde 2014, se tornou um dos maiores e mais importantes complexos de infraestrutura do País: tem o segundo maior terminal de minério de ferro do Brasil, é responsável por 25% das exportações de petróleo e abriga a maior base de apoio offshore do mundo, além de erguer o principal hub de gás natural da América Latina por meio da subsidiária Gás Natural Açú (GNA).

No fim de 2020, a GNA concluiu com sucesso o recebimento da primeira carga de gás Natural Liquefeito (GNL) em seu Terminal de Regaseificação no Porto do Açú. Essa primeira carga será utilizada para o comissionamento do terminal e da UTE GNA I Com 1.3 GW, o equivalente ao suprimento de mais de 6 milhões de residências, a usina entrará em operação no primeiro semestre de 2021.

Além de contribuir para a segurança energética do país, o gás natural terá um papel fundamental na transição para a economia de baixo carbono, proporcionando uma geração de energia elétrica de base estável e segura para complementar a expansão de fontes renováveis.

Sobre a Equinor

Equinor é uma empresa global de energia sediada na Noruega, com operações em 20 países. É hoje uma das maiores operadoras offshore do mundo e com uma atuação crescente em energias renováveis.

Presente desde 2001 no Brasil – considerada uma das três áreas principais da empresa em todo o mundo – a possui um sólido e diversificado portfólio de O&G, com ativos em diferentes estágios, da exploração à produção, e importantes projetos em desenvolvimento, como Bacalhau e BM-C-33.

Em renováveis, a Equinor tem no Brasil a primeira planta solar do portfólio global da empresa – o Complexo de Apodi, localizado no Ceará, e que está em operação desde 2018, com capacidade de 162 Mwatts, levando energia para 200 mil famílias brasileiras.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 05/02/2021

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS CRESCEU EM JANEIRO

São Paulo – A exportação brasileira de veículos cresceu 21,9% em janeiro sobre o mesmo mês do ano passado, segundo números divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) nesta quinta-feira (04). As vendas de carros somaram 25 mil unidades no mês passado. Houve queda de 35,8%, porém, sobre a exportação registrada no último mês de 2020, em dezembro.

O mesmo ocorreu com a produção brasileira de veículos em janeiro: avançou sobre o mesmo mês de 2020, mas recuou sobre dezembro passado. Ela caiu 4,6% em janeiro na comparação com dezembro, passando de 209,3 mil unidades para 199,7 mil. Sobre janeiro de 2020 aumentou 4,3%.

“Apesar das dificuldades foi um bom número. Temos falado que a logística tem feito um trabalho excepcional porque ainda temos descompasso e dificuldades e fomos capazes de produzir um bom número para janeiro. Foi menor do que dezembro, mas melhor que janeiro de 2020, considerando todas as circunstâncias”, disse o presidente da Anfavea, Luis Carlos Moraes. Segundo ele, janeiro costuma ser um mês mais fraco em vendas do que dezembro.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 05/02/2021

ALGARVE TEM 560 PROJETOS APROVADOS PELO MAR 2020 – INVESTIMENTO DE 75 MILHÕES DE EUROS



O programa Mar 2020 tem já aprovados 5.130 projetos a nível nacional, que envolvem 690 milhões de euros de investimento no sector das pescas, da transformação e da aquicultura e dos quais estão já executados 320 milhões de euros, segundo informação divulgada pela entidade gestora.

No Algarve, são 560 os projetos contratados até Janeiro de 2021, com o apoio da Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP Algarve) enquanto Organismo Intermédio do Programa, representando um investimento de 75 milhões de euros alavancado por 57 milhões de euros de apoio público.
Aquicultura.

Em termos de número de projetos, o Algarve posiciona-se com 25% do total de aprovações. Dos projetos aprovados e em execução até ao momento, a DRAP Algarve destaca o investimento feito na área da aquicultura, que conta com 142 projetos na região e envolve um montante elegível de 34 milhões de euros. Deste montante, 21 milhões dizem respeito a investimentos produtivos e 8 milhões de euros a investimentos em inovação, gestão e aconselhamento.

Aos tradicionais projetos de aquicultura desenvolvidos nas rias Formosa e Alvor, vêm agora também juntar-se os desenvolvidos através de estruturas instaladas em Sagres, Portimão e Olhão, por enquanto sobretudo dedicadas ao cultivo de mexilhão e ostra, mas também com grande potencial para a produção de peixes.

Pesca ambientalmente sustentável

Entre os investimentos realizados na região com intermediação da DRAP Algarve, encontram-se também entre os mais representados os destinados a promover uma pesca ambientalmente sustentável, eficiente em termos de recursos, inovadora, competitiva e baseada no conhecimento, de acordo com a prioridade 1 do projeto. Tratam-se de investimentos em portos, locais de desembarque, lotas e abrigos que envolvem um investimento de 6 milhões de euros. Neste âmbito, sobretudo com base em iniciativas promovidas pela Docapesca, executaram-se 27 projetos, distribuídos por 10 concelhos da região.

E também de investimentos a bordo/modernização das embarcações, com um investimento de 2,5 milhões de euros, que contam com um apoio público de 1,5 milhões de euros, num total de 53 projetos.

Estes investimentos relacionam-se com as cerca de 850 embarcações registadas nos portos do Algarve, com o elevado número de licenças emitidas, e com 2.500 pescadores matriculados, que descarregam mais de 22 mil toneladas de pescado, vendidos aos mais elevados preços médios (€/kg) registados nas lotas do país (2,57 €/kg), de acordo com os últimos dados disponibilizados pelo INE (final de 2019).

O Algarve tem ainda aprovados 24 projetos com 20,5 milhões de euros de investimento no âmbito da promoção, transformação e comercialização, com um apoio público de 10,5 milhões de euros, e 33 projetos de apoio ao desenvolvimento local, acompanhados pelos dois Grupos de Ação Local existentes, um a Sotavento e outro a Barlavento e que envolvem um montante de 6 milhões de euros de investimento elegível e 3,8 milhões de despesa pública.

“A abrangência do Mar 2020, faz com que os projetos estejam ligados a quase tudo o que o mar está: à pesca, à aquicultura, ao emprego e à coesão territorial, à diversificação das atividades ligadas ao mar, à transformação e comercialização de produtos da pesca e da aquicultura, ao conhecimento e à inovação, sem perder de vista a saúde e o bem-estar animal, a proteção e a conservação dos recursos, a biodiversidade, a segurança dos profissionais do sector ou a segurança para o consumidor dos produtos que gera”, sublinha o Diretor Regional da Agricultura e Pescas do Algarve, em entrevista do Mar 2020, onde destaca alguns dos projetos que foram concretizados ou estão em execução no Algarve, com o apoio do Mar 2020.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 05/02/2021

MONEYTIMES

MONETTINES

GUEDES DIZ QUE GOVERNO AGIRÁ “DENTRO DO PROTOCOLO” SE PANDEMIA AMEAÇAR

Nós temos o protocolo da crise, se a pandemia nos ameaçar, nós sabemos como reagir (Imagem: Marcos Corrêa/PR)

Se a pandemia ameaçar o país o governo já sabe como reagir “dentro do protocolo”, disse o ministro da Economia, Paulo Guedes, nesta quinta-feira, citando como uma medida na mesa a antecipação do décimo terceiro salário para aposentados.

Ao lado do presidente da Câmara, deputado Arthur Lira (PP-AL), que foi ao Ministério da Economia para reunir-se com o ministro, Guedes afirmou que governo e Congresso trabalharão “em perfeita harmonia” na retomada das reformas.

Ele destacou a PEC do Pacto Federativo, independência do Banco Central e a reforma administrativa.

“Nós temos o protocolo da crise, se a pandemia nos ameaçar, nós sabemos como reagir”, disse Guedes.

“Há medidas, inclusive, que não têm efeito fiscal, já conversamos com o presidente Bolsonaro também. Antecipação para os mais frágeis, os mais idosos, antecipação do décimo terceiro, como fizemos antes, então tem uma série de medidas que nós podemos andar enquanto retomamos as reformas que já estavam lá.”

Fonte: Moneytimes

Data : 04/02/2021

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BOLSONARO CRÊ QUE NÃO HAVERÁ IMPACTO NA ARRECAÇÃO DE GOVERNADORES COM ICMS

O presidente da República, Jair Bolsonaro, reforçou nesta sexta-feira, 5, que a proposta do governo de enviar um projeto ao Congresso para cobrança de um valor fixo de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) por litro de combustível direto das refinarias, e não nas bombas, não terá impacto na arrecadação dos governos estaduais.

“Creio que não vá haver impacto no montante arrecadado por governadores. Haverá previsibilidade. Quem irá definir o quanto será cobrado de ICMS será a assembleia legislativa de cada Estado. Não vai haver interferência naquilo que é cobrado pelos governadores”, acrescentou o presidente.

Ele lembrou que hoje o ICMS cobrado nas bombas incide também sobre o PIS/Cofins, com bitributação. Bolsonaro relatou já ter conversado com o governo do Paraná, Ratinho Junior, que teria considerado a proposta “factível”.

“Com essa previsibilidade, se eu estiver na fronteira entre dois Estados, conseguirei escolher onde abastecer. Isso é positivo, vai gerar uma concorrência leal e saudável entre os Estados”, completou Bolsonaro.

Aberto a novas propostas

O presidente da República disse ainda estar aberto para propostas do Congresso sobre alternativas para dar previsibilidade aos preços dos combustíveis.

O Planalto ainda não conversou com os novos presidentes da Câmara e do Senado sobre o projeto de lei que o governo pretender enviar ao Congresso para cobrança de um valor fixo de ICMS por litro direto das refinarias, e não nas bombas. “Se alguém do Parlamento apresentar proposta melhor, engavetamos a nossa. Queremos buscar uma solução, não interessa quem seja o responsável ou pai do projeto”, completou.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, garantiu que a fiscalização dos preços dos combustíveis nas distribuidoras e postos segue normalmente, com atuação integrada entre diversos órgãos.

Passado

Bolsonaro afirmou também que, no passado, o Brasil passou por políticas de interferência e tabelamento de preços. Segundo ele, isso levou “a algo pior que a inflação – que ninguém quer -, ao desabastecimento”.

Os comentários de Bolsonaro foram feitos durante coletiva de imprensa na manhã desta sexta no Palácio do Planalto, para tratar de ações voltadas para o setor de combustíveis.

Em sua fala, Bolsonaro defendeu repetidamente que o governo não interfere nos preços cobrados pela Petrobras.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 05/02/2021

PETROBRAS TEM ATUADO DE MANEIRA INDEPENDENTE DO GOVERNO, DIZ CASTELLO BRANCO

O presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, reforçou nesta sexta-feira, 5, que a estatal tem atuado de maneira independente do governo, seguindo a dinâmicos dos preços internacionais e espaçando os reajustes nos combustíveis nas refinarias. De acordo com ele, a experiência passada de segurar o preço dos combustíveis descolado do mercado internacional nos governos petistas gerou perdas para a Petrobras que chegaram a US\$ 40 bilhões.

Segundo Castello Branco, de 2016 a 2017, já no governo Michel Temer, a Petrobras colocou preços muito acima do mercado internacional e, em 2018, adotou uma política de reajuste diário.

“No governo do presidente Bolsonaro, a Petrobras é independente e segue preços internacionais, espaçando os reajustes. A Petrobras não só aumenta preços, ela também reduz preços. Reduzimos os preços várias vezes no ano passado, mas a queda na refinaria foi maior que nos postos”, afirmou Castello Branco. “Em 2019, o Brasil deixou de ser importador líquido de petróleo para ser exportador, e em 2020 tivemos recorde de produção e exportações”, completou o presidente da Petrobras.

Resultados ‘muito significativos’

Ele afirmou ainda que a independência da Petrobras tem garantido resultados “muito significativos” para o Brasil. Também citou a redução do endividamento da companhia desde 2019. “Em dois anos, reduzimos o endividamento em US\$ 36 bilhões”, disse.

Castello Branco também afirmou que, até 2025, a Petrobras instalará 13 novos sistemas de produção. Além disso, pontuou que a estatal registrou no ano passado um recorde de produção de petróleo. “A produção de petróleo e gás natural vai continuar a crescer”, comentou.

O presidente da Petrobras, o presidente da República, Jair Bolsonaro, e ministros do governo participam de reunião na manhã desta sexta, no Palácio do Planalto.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 05/02/2021

E O GOVERNO LEVA O CONGRESSO

Com apoio de Bolsonaro, Arthur Lira é eleito presidente da Câmara, faz festa para 300 pessoas e desvia de todos os assuntos decisivos para a economia.

Crédito: Alan Santos - Paula Cristina



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2021/02/39.jpg>

Há 130 anos, quando a segunda Constituição brasileira começou a ser desenhada e o País caminhava para sua primeira tentativa de república presidencialista, o marechal Deodoro da Fonseca, que presidia a transição, afirmou que o Poder Legislativo “deve representar a expressão viva, palpitante, da experiência e das necessidades do povo”.

Se os presidentes da Câmara dos Deputados e do Senado eleitos na segunda-feira (1) servem de parâmetro, o povo brasileiro é branco, de meia idade e herdeiro de empresas de agronegócio e transportes.

Em discursos vazios e genéricos, Arthur Lira (PP-AL) presidente da Câmara eleito com 302 votos, e Rodrigo Pacheco (DEM-MG), que recebeu apoio de 57 colegas para presidir o Senado, fizeram festa para mais de 300 pessoas, enaltecendo a excelente relação com Jair Bolsonaro — e não trouxeram à tona temas urgentes para a população, como a reforma tributária, o auxílio emergencial, concessões e diminuição do Estado. Se a fala de Deodoro da Fonseca fosse levada à risca, as vozes do Congresso deveriam ecoar dois temas: transferência de renda para a população mais vulnerável e suporte para que as empresas atravessem a crise e saiam fortalecidas para gerar emprego e reativar a economia.

Na questão do auxílio emergencial, cuja polêmica envolve o valor a ser repassado e como fazê-lo sem que o governo federal ultrapasse o teto de gastos, a fala de Lira se resumiu a defender a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) Emergencial, que garantiria contrapartidas caso o governo extrapole o limite legal de despesas com o benefício. Para o consultor do PSDB para assuntos econômicos na Câmara, Francisco Moura Filho, antes de discutir qualquer reforma o Congresso precisa aprovar o Orçamento. “A votação foi empurrada duas vezes ano passado. Este ano ficou para depois da eleição. O governo corre risco de não ter nem os recursos já previstos pela Lei de Diretrizes Orçamentárias, ou aprovar às pressas”, disse.

Resolvida a questão do Orçamento, o próximo passo, segundo Lira, será se debruçar no auxílio emergencial e outras medidas ligadas à pandemia. Para Rogério Negri, analista político e coordenador de campanha do ex-presidente do Senado Renan Calheiros (MDB-AL), o fator de inflexão no caso do auxílio será a relação dos deputados do centrão com o ministro da Economia, Paulo Guedes. “Guedes tem uma visão oposta aos parlamentares no quesito tamanho do estado e cargos comissionados”, disse.

De acordo com Negri, ainda que o governo tenha ganhado nas duas Casas Legislativas, esse apoio será cobrado. “Para manter os parlamentares ao seu lado, Bolsonaro precisará ferir alguns dos princípios de Guedes”, disse. Nas palavras de Lira, será feito um intermédio com o governo para que haja uma “conciliação matemática” de modo a liberar o auxílio sem romper o teto.

“A reforma tributária precisa ser debatida. O que pode avançar mais é a reforma administrativa”
Arthur Lira (PP-aL), Presidente da Câmara.

COMISSÃO MISTA Outro tema bastante sensível aos empresários de todos os portes é a reforma tributária. Até agora, sob a condução de Rodrigo Maia (DEM-RJ), o tema estava sendo levado por meio de uma Comissão Mista entre Câmara e Senado, que visava unir as três propostas com maior aceitação nas Casas: a defendida por Maia (e elaborada por Bernard Appy), a apresentada pelo governo, e a preferida por Lira (criada por Luiz Carlos Hauly). Nessa fusão de propostas, a Comissão já estava em vias de entregar um relatório final que seria apreciado pelo Congresso. Pelo menos até a vitória de Lira, já que na quarta-feira (3) o presidente da Câmara afirmou que estuda dissolver a Comissão Mista para reiniciar os trabalhos de apreciação de todo o texto.

Tributarista e professor da Universidade de São Paulo (USP), Fernando Vasconcelos entende que a manobra de Lira visa manter a boa relação com o governo. “O que aconteceu foi que, apesar do discurso de avançar com esses assuntos, Lira deu dois passos para trás.” O motivo, para o acadêmico, é o assunto ser espinhoso e exigir uma mediação de conflitos que o governo e os recém empossados presidentes ainda não possuem. Segundo ele, a reforma administrativa “deve ser o termômetro para ver o apoio e influência do governo no Parlamento.”

Se a comissão mista da reforma tributária morrer, o cenário mais provável é que as duas PECs (a 45 da Câmara e a 110 do Senado) sejam discutidas paralelamente, uma em cada Casa. Para os defensores da comissão mista, é uma volta à estaca zero. A da Câmara funde IPI, PIS, Cofins (federais), ICMS (estadual) e ISS (municipal). A do Senado, IPI, PIS, Cofins, IOF, CSLL, Cide, Salário Educação (federais); ICMS (estadual); ISS (municipal). Única parte que foi entregue pela equipe econômica ao Congresso, a proposta propõe unir PIS/Cofins em um novo imposto, chamado de Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS).

Além do auxílio e das reformas, o governo também enviou ao Congresso uma lista com 35 temas prioritários. Entre as demandas para a Câmara estão a Lei do Gás, a autonomia do Banco Central, mineração em terras indígenas, privatização da Eletrobrás, registro e posse de armas de fogo e concessões florestais. No caso do Senado, estão a partilha do petróleo e gás e o novo marco para o setor elétrico.

Com tantos interesses em jogo, outra frase, também datada da Constituição de 1891, feita em plenário pelo deputado Martiniano Prado Junior, se mostra válida 130 anos depois. “Este Parlamento é uma esfinge, que se há de decifrar nas futuras sessões legislativas. Muitos se destacarão das sombras em que se envolvem e trarão divisão e animosidade ao seio do Congresso.”

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 05/02/2021



EXTRA ONLINE

SENADO APROVA MP QUE TENTA RETOMAR ANGRA 3 E REDUZ CONTAS DE LUZ NO NORTE E NORDESTE

Por Julia Lindner e Manoel Ventura

O Senado aprovou, na noite desta quinta-feira, a Medida Provisória que determina mudanças no setor elétrico para tentar conter o aumento nas contas de luz. O foco principal da medida está em estados nas regiões Norte e Nordeste - Rondônia, Acre, Amazonas e Roraima - atendidos por empresas que pertenciam à Eletrobras e foram privatizadas recentemente. Como já passou pela Câmara dos Deputados, a proposta vai à sanção presidencial.

O texto também tenta destravar as obras da usina nuclear de Angra 3, em Angra dos Reis (RJ). A MP aprovada inclui, ainda, a previsão do fim de alguns subsídios atualmente concedidos para usinas de geração renovável como parques eólicos e solares, que pesam sobre os custos da energia.



https://extra.globo.com/incoming/24869752-aab-29d/w640h360-PROP/xplenario_do_senado_federal.pagespeed.ic.jjlk5yncaz.jpg

O plenário do SenadoO plenário do Senado Foto: Marcos Oliveira / Agência Senado

A matéria prevê, entre outras iniciativas, o uso de recursos que seriam destinados por empresas de energia a programas de pesquisa e desenvolvimento (P&D) e iniciativas de eficiência energética para atenuar os aumentos tarifários, assim como verbas de fundos setoriais.

O recurso será transferido para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), um super fundo que reúne encargos na conta de luz e banca desde descontos para consumidores de baixa renda ao programa de universalização Luz Para Todos.

Em seu texto, a MP define que recursos que iriam para programas de pesquisa e eficiência energética que não estejam comprometidos com projetos contratados ou iniciados deverão ser usados até o fim de 2025 “em favor da modicidade tarifária”.

A medida também contempla a retirada gradual de subsídios concedidos a usinas de geração de energia renovável, como usinas eólicas, solares e de biomassa. Esses subsídios hoje são concedidos na forma de desconto em tarifas pelo uso de sistemas elétricos de transmissão e distribuição e acabam sendo bancados pelos demais consumidores.

Quando a medida foi editada, o Ministério de Minas e Energia disse que o subsídio às renováveis que agora será eliminado custa atualmente cerca de R\$ 4 bilhões por ano. De acordo com a pasta, o custo desse subsídio cresce até R\$ 500 milhões por ano.

Em paralelo, a MP aponta que o governo federal definirá em 12 meses mecanismo alternativo para reconhecer benefícios ambientais de cada fonte de energia.

Como a MP perderia a validade no dia 9 de fevereiro, os senadores não fizeram modificação em seu mérito, o que gerou críticas no plenário. A sessão foi acompanhada de perto pelo ministro de Minas e Energia (MME), Bento Albuquerque.

— A MP tem prazo de validade. Infelizmente, e aqui eu concordo com os senadores que se manifestaram lamentando o atraso da MP na Câmara dos Deputados, veio ao Senado aos 45 do segundo tempo, não permitindo que o Senado debatesse com profundidade e pudesse apresentar as suas inovações adequadamente. Mas fato é que estamos diante de uma exiguidade de tempo e se fizéssemos alguma modificação de mérito teríamos a caducidade — disse o relator do texto no Senado, Marcos Rogério (DEM-RO).

O líder do PT, Paulo Rocha (PA), disse que a Câmara deixou o Senado em uma saia-justa por não dar tempo para o Senado contribuir. Ele defendia que o Pará também fosse contemplado:

— Não é uma forma correta de legislar, de resolver problemas tão prementes do nosso País. O Senado acaba ficando nessa situação, com o apelo justo para que não sejam apresentadas alterações. Mas, se coloquem na minha posição, como senador do Estado do Pará, o maior produtor de energia do Brasil. Não tem como, em olhando para o meu Estado, eu não destacar uma matéria dessa em que o Pará está mais uma vez se sentindo discriminado.

Fonte : Extra Online
Data : 05/02/2021

EM ACENO A CAMINHONEIROS, BOLSONARO VAI REDUZIR PIS/COFINS E QUER MUDAR ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS

Por Daniel Gullino e Gabriel Shinohara

Em um aceno aos caminhoneiros, o presidente Jair Bolsonaro e o ministro da Economia, Paulo Guedes, disseram nesta sexta-feira que o governo estuda reduzir o PIS/Cofins sobre combustíveis sem aumentar outro imposto para compensar a medida.

Em outra frente, Bolsonaro também anunciou que enviará ao Congresso um projeto de lei para rever as regras do ICMS, um tributo estadual, para tentar reduzir os preços nas bombas.

Os anúncios foram feitos após uma reunião do presidente com ministros e o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco.

Antes de tratar das medidas relacionadas aos tributos, Bolsonaro afirmou várias vezes que o governo não vai intervir na petroleira, que tem sua própria política de preços. No fim de janeiro, a estatal anunciou o reajuste de 5% na gasolina e no diesel.

O presidente da Petrobras disse que foi chamado ao Planalto para explicar o funcionamento do mercado de combustíveis e ressaltou que a política de preços da empresa segue as cotações internacionais.

— O governo ao longo de mais de dois anos de sua gestão nunca interferiu em preços de combustíveis ou qualquer assunto interno da Petrobras e novamente o presidente reafirma isso — disse Castello Branco.

A possibilidade de reduzir PIS/Cofins sem compensar a perda de arrecadação com elevação de outro tributo foi apresentada por Bolsonaro. Segundo o presidente, a medida poderia ser compensada pelo aumento do consumo de óleo diesel.

— O consumo de diesel agora em janeiro foi na ordem de (aumento de) 19% levando em conta janeiro do ano passado. Então, obviamente, como isso aumenta a arrecadação, o Paulo Guedes sugere que nós por si só diminuimos o PIS/Cofins sem uma fonte de compensação — disse Bolsonaro.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, confirmou que está em estudo a redução da cobrança do PIS/Cofins. Segundo ele, essa seria uma política inserida no ideal do governo de “tirar o estado do cangote do brasileiro”.

— Como foi dito antes o preço na bomba é mais do que duas vezes o preço da Petrobras, uma boa parte disso são impostos. O Pis/Cofins, especificamente do governo federal, estamos examinando com desonerar isso aí, temos até 35 centavos nesse preço, não podemos fazer isso de uma vez, é caro, é bastante dinheiro, mas nós temos que começar um movimento nessa direção.

Guedes disse que o “jogo da compensação” da redução de impostos envolve um estudo que prevê que se houver melhora na atividade econômica e consequente aumento de arrecadação, os impostos seriam reduzidos.

— Por um lado, ele (o presidente Jair Bolsonaro) gostaria de zerar esse imposto federal, hoje, 35 centavos, só que cada centavo são R\$ 575 milhões. Ou seja, 2 centavos, R\$ 1 bilhão. Isso exige uma compensação pelo compromisso de responsabilidade fiscal.

A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige que qualquer renúncia fiscal seja acompanhada de uma demonstração que indique que a medida não impactará as metas fiscais ou de ações para compensar a perda de arrecadação, como elevação de outro tributo.

Questionado, Guedes não detalhou de quanto seria a redução do imposto federal, nem qual seria o impacto fiscal. O ministro afirmou apenas que o corte seria de "alguns centavos" e que a redução pode sair em uma ou duas semanas:

— Não vai dar para esperar a reforma tributária. Nós vamos rever os parâmetros de crescimento deste ano, se tiver um aumento substancial, podemos atuar em uma semana ou duas nessa direção.

Mudanças no ICMS

Na coletiva, Bolsonaro também anunciou que o governo apresentará na "na próxima semana" um projeto alterando o cálculo do ICMS que incide sobre os combustíveis.

De acordo com o presidente, existem duas possibilidades: ou que o imposto para a ser calculado a partir do preço da refinaria ou que tenha um valor fixo em cada estado.

— Nós apresentaremos ainda na próxima semana fazendo que o ICMS venha incidir sobre o preço dos combustíveis na refinaria ou um valor fixo para o álcool, a gasolina e o diesel — disse Bolsonaro, em pronunciamento no Palácio do Planalto, ao lado de outros ministros e do presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco.

Segundo o presidente, a ideia é que haja "previsibilidade" no ICMS. Caso a escolha seja por um valor fixo, a definição desse valor será feita pela Assembleia Legislativa de cada estado.

Fonte : Extra Online

Data : 05/02/2021



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

FALTA DIESEL, SOBAM CAMINHÕES

Por Marcelo Gauto - 5 de fevereiro de 2021 - Em Coluna do Gauto

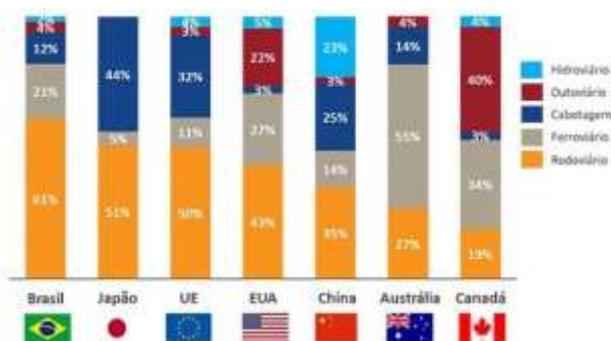
Iniciamos 2021 com os caminhoneiros novamente insatisfeitos com a política de preços do diesel, entre outras reivindicações. Num país cujo modal rodoviário é preponderante na matriz de transportes, alterações no preço dos combustíveis afeta o valor do frete de forma relevante.

O tema é fruto de muita discussão desde a greve dos caminhoneiros ocorrida em maio de 2018. Preço do combustível é algo importante, mas o problema real está além dele: falta diesel e sobram caminhões no Brasil.

A rodovia-dependência

Segundo a consultoria ILOS, especializada em logística e Supply Chain, "em 2019, o Brasil movimentou 61% de suas cargas através das rodovias, considerando os TKUs (tonelada-quilômetro útil) movimentados." No mesmo ano, nos EUA, o modal rodoviário representou 43% do transporte de cargas, enquanto na China e Austrália, países igualmente continentais, os percentuais foram, respectivamente, de 35% e 27%, como pode ser observado na figura 1.

No incentivo às outras modalidades de transportes, o governo federal trouxe recentemente alguns avanços, como a aprovação do Programa de Incentivo à Cabotagem (BR do Mar), a simplificação do arrendamento de terminais portuários, além do Programa de Parceria de Investimentos (PPI), que tem buscado investimentos privados para a infraestrutura logística. Todavia, tais medidas necessitam de tempo e consistência para alterar o panorama de movimentação de cargas e a realidade ainda retrata a dependência histórica pelo modal rodoviário.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/02/Imagem1.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Figura 1 – Matriz de Transportes em países selecionados (Fonte: ILOS, 2019)

Déficit de diesel

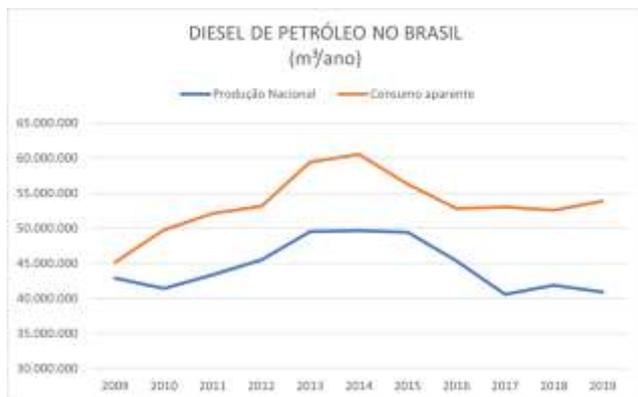
Não é um exagero dizer que o Brasil é movido a diesel, dada a relevância do transporte rodoviário no país. Parte considerável do combustível é produzido em território nacional, mas parte dele é importada.

Para se chegar ao consumo de óleo diesel no país é necessário avaliar a produção deste derivado nas refinarias brasileiras, bem como sua importação e exportação, de modo a compor o consumo aparente. Assim:

$$\text{Consumo aparente} = \text{Produção via refino} + \text{importação} - \text{exportação}$$

A produção interna de diesel ocorre exclusivamente nas refinarias, diferentemente da gasolina que possui alguma contribuição, ainda que pequena, das centrais petroquímicas e outros formuladores. A Petrobras detém ainda 99 % da capacidade brasileira de produção de diesel, somando suas 13 refinarias, enquanto os 4 refinadores privados respondem por apenas 1 % aproximadamente (panorama que deve mudar com a vendas das refinarias da estatal).

A produção total de diesel no país foi inferior ao seu consumo aparente na última década, conforme é demonstrado no gráfico da figura 2 a seguir, utilizando dados publicados pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). Importante frisar que desconsidera-se aqui o volume de biodiesel utilizado no país.,



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/02/Imagem2-1536x959.png?lossy=1&strip=1&webp=1>

Figura 2 – Consumo e produção de diesel no Brasil 2009-2019 (Fonte: elaboração própria com dados ANP, 2020)

A balança comercial de diesel no Brasil apresenta historicamente déficit, se comparados os volumes de importação e exportação desse derivado. Desde 2000, quando a ANP passou a divulgar informações a respeito, as importações desse combustível sempre foram superiores a

exportação, como pode ser observado na figura 3.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2021/02/Imagem3.png?lossy=1&strip=1&webp=1>

Figura 3 – Saldo comercial de diesel fóssil no Brasil. (Fonte: elaboração própria baseada em ANP, 2020).

Os gráficos apresentados deixam claro que a produção de diesel de petróleo é inferior ao consumo, causando déficit histórico na balança comercial de derivados, inclusive. Em média, de 2009 a 2019, 17% do diesel fóssil foi importado

no país. É por esse motivo, essencialmente, mas não apenas por ele, que o alinhamento de preços do mercado doméstico ao internacional se faz necessário.

A política de preços

A Petrobras tem adotado desde o início de 2017 uma política de preços que tenta acompanhar a cotação do produto importado. Desde a metade daquele ano, passou-se a conviver com as oscilações de preços do diesel nas refinarias, reflexos das cotações do petróleo e da taxa de câmbio do real frente ao dólar.

Essa foi, no entendimento do Governo Federal, uma forma de ser transparente em relação aos preços praticados pela companhia, bem como para evitar prejuízos ou lucros artificiais como ocorrera nos anos anteriores, na preservação dos agentes de mercado (Petrobras, refinadores privados, produtores de biocombustíveis e importadores).

Acostumados a longos períodos sem reajustes, os consumidores de combustíveis, entre eles os caminhoneiros, não reagiram bem à nova sistemática de preços quando eles passam a subir com maior frequência (influência do aumento do petróleo e da desvalorização do real frente ao dólar).

Interessante registrar que quando a estatal praticou preços mais altos do que o produto importado entre 2015 e 2016, mas manteve eles estáveis por longos períodos, não houve maior desconforto a respeito dos preços por ela praticados. A questão, por óbvio, parece ser a frequência dos reajustes em si, quando a volatilidade dos preços incomodou, ainda que estivessem mais alinhados e próximos do valor de importação nos últimos meses.

Vale ressaltar ainda que o diesel em 2014 custou, segundo boletim da ANP, R\$ 2,50 o litro na média anual, enquanto que, em 2020, o valor médio foi de R\$ 3,70 o litro. Se o valor de 2014 for corrigido pelo IPCA (IBGE), a valor de 2020, ele representaria R\$ 3,63.

Assim, o preço do diesel na revenda cresceu aproximado com a inflação acumulada no período. Um salário mínimo em 2014 (R\$ 724) comprava 290 litros de diesel, enquanto o de 2020 (R\$ 1.045) comprava 282 litros. A queda do poder de compra, em relação ao diesel, não é significativa.

Crescimento da frota de caminhões

Dados do DENATRAN, de 2010 a 2019, indicam que a frota de caminhões passou de 2,14 para 2,82 milhões de unidades no país, um acréscimo de 31,8% no período, isto é, a frota cresceu, em média, 3,18% ao ano. Enquanto isso, o PIB do Brasil cresceu aproximadamente 1,3% ao ano, na média divulgada pelo IBGE para igual período, ou seja, a frota de caminhões cresceu 2,4 vezes acima do PIB.

O real problema dos caminhoneiros, em especial dos autônomos que têm menor poder de negociação, está muito mais ligado a conjuntura econômica do que pelo preço do diesel em si, pelo que os números indicam.

Com a demanda retraída desde a recessão de 2015 e 2016 (PIB negativo nestes dois anos), custos subindo, inclui-se aqui o diesel, dificuldade de repasse destes custos para o valor do frete e caminhões “sobrando”, as dificuldades vieram à tona.

A recessão imposta pela pandemia da covid-19 expôs novamente as “feridas” dos caminhoneiros, entre tantas outras categorias que passam pelas mesmas dificuldades. Se o país tivesse mantido uma trajetória de crescimento econômico, o desfecho seria outro.

Perspectivas

O Brasil seguirá dependente do transporte rodoviário e, por conseguinte, do diesel indiretamente nos próximos anos. O déficit de diesel prosseguirá, com a necessidade de importações variando ao redor da média atual. O aumento da mistura de biodiesel ao diesel fóssil colabora para que as importações cresçam menos, mas não reduzirá o valor do diesel na bomba nos curto e médio prazos.

Mudanças no modal logístico, com maior investimento em hidrovias ou ferrovias, por exemplo, podem igualmente atenuar o crescimento do mercado de diesel. Os investimentos em modais alternativos, porém, ainda são modestos e, se persistirem, levarão tempo para mudanças significativas.

As perspectivas de crescimento econômico para o Brasil no período 2021-2030 são controversas e pouco animadoras. As projeções otimistas preveem um crescimento entre 2 a 3% ao ano, percentual que figura abaixo da taxa de crescimento médio da frota de veículos pesados registrada na década passada.

Até que as vendas das refinarias da Petrobras sejam efetivadas, a política de preços da estatal continuará sendo alvo de muita discussão, dado que o volume de diesel produzido pela empresa é grande e tem influência significativa nos preços do mercado brasileiro. Aumentos na cotação do barril de petróleo e/ou desvalorização do real frente ao dólar tenderão a acirrar os ânimos. O descontentamento dos caminhoneiros vai prosseguir.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 05/02/2021



JORNAL O GLOBO – RJ

EM ACENO A CAMINHONEIROS, BOLSONARO VAI REDUZIR PIS/COFINS E QUER MUDAR ICMS SOBRE COMBUSTÍVEIS

Corte no imposto sobre o diesel virá sem compensação fiscal

Por Daniel Gullino e Gabriel Shinohara



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24870749-c52-eb4/FT1086A/652/x91481647_PA-Brasilia-BSB-05-02-2021-Coletiva-do-Presidente-Jair-Bolsonaro-com-os-ministros-Paulo-Gue.jpg.pagespeed.ic.xXN4lmtWX6.jpg

O presidente Jair Bolsonaro e o ministro da Economia, Paulo Guedes, durante pronunciamento no Palácio do Planalto Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

BRASÍLIA — Em um aceno aos caminhoneiros, o presidente Jair Bolsonaro e o ministro da Economia, Paulo Guedes, disseram nesta sexta-feira que o governo estuda reduzir o PIS/Cofins sobre combustíveis sem aumentar outro imposto para compensar a medida.

Em outra frente, Bolsonaro também anunciou que enviará ao Congresso um projeto de lei para rever as regras do ICMS, um tributo estadual, para tentar reduzir os preços nas bombas.

Os anúncios foram feitos após uma reunião do presidente com ministros e o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco.

Antes de tratar das medidas relacionadas aos tributos, Bolsonaro afirmou várias vezes que o governo não vai intervir na petroleira, que tem sua própria política de preços. No fim de janeiro, a estatal anunciou o reajuste de 5% na gasolina e no diesel.

O presidente da Petrobras disse que foi chamado ao Planalto para explicar o funcionamento do mercado de combustíveis e ressaltou que a política de preços da empresa segue as cotações internacionais.

— O governo ao longo de mais de dois anos de sua gestão nunca interferiu em preços de combustíveis ou qualquer assunto interno da Petrobras e novamente o presidente reafirma isso — disse Castello Branco.

Lei de Responsabilidade Fiscal

A possibilidade de reduzir PIS/Cofins sem compensar a perda de arrecadação com elevação de outro tributo foi apresentada por Bolsonaro. Segundo o presidente, a medida poderia ser compensada pelo aumento do consumo de óleo diesel.

— O consumo de diesel agora em janeiro foi na ordem de (aumento de) 19% levando em conta janeiro do ano passado. Então, obviamente, como isso aumenta a arrecadação, o Paulo Guedes sugere que nós por si só diminuimos o PIS/Cofins sem uma fonte de compensação — disse Bolsonaro.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, confirmou que está em estudo a redução da cobrança do PIS/Cofins. Segundo ele, essa seria uma política inserida no ideal do governo de “tirar o estado do cangote do brasileiro”.

— Como foi dito antes o preço na bomba é mais do que duas vezes o preço da Petrobras, uma boa parte disso são impostos. O PIS/Cofins, especificamente do governo federal, estamos examinando com desonerar isso aí, temos até 35 centavos nesse preço, não podemos fazer isso de uma vez, é caro, é bastante dinheiro, mas nós temos que começar um movimento nessa direção.

Guedes disse que o “jogo da compensação” da redução de impostos envolve um estudo que prevê que se houver melhora na atividade econômica e consequente aumento de arrecadação, os impostos seriam reduzidos.

— Por um lado, ele (o presidente Jair Bolsonaro) gostaria de zerar esse imposto federal, hoje, 35 centavos, só que cada centavo são R\$ 575 milhões. Ou seja, 2 centavos, R\$ 1 bilhão. Isso exige uma compensação pelo compromisso de responsabilidade fiscal.

A Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) exige que qualquer renúncia fiscal seja acompanhada de uma demonstração que indique que a medida não impactará as metas fiscais ou de ações para compensar a perda de arrecadação, como elevação de outro tributo.

Perguntada sobre a possibilidade de reduzir tributo sem compensação, a Receita Federal disse que o órgão “não comenta atos ou estudos ainda não publicados”. O Ministério da Economia informou que a limitação imposta pela LRF não se aplica à redução do PIS/Cofins.

“O requisito do art. 14 da LRF se aplica à concessão de benefícios tributários que correspondam a tratamento diferenciado a grupos de contribuintes em relação ao sistema tributário de referência (contribuintes de uma Zona Franca, por exemplo) e não a uma modificação normal do sistema tributário que desonere a todos os contribuintes”, disse a pasta.

Para o economista José Roberto Afonso, professor do Instituto Brasileiro de Direito Público (IDP) e considerado um dos pais da LRF, o plano do governo não é compatível com a legislação.

— Desconheço regra na LRF. Devem ser conhecidos vários projetos parlamentares criando gastos sob mesmo pretexto e que Executivo sempre vetou. Aliás, lembra também a tese do governo do PT que justificava crédito via bancos públicos com expectativa de aumento do crescimento — disse o especialista.

Questionado, Guedes não detalhou de quanto seria a redução do imposto federal, nem qual seria o impacto fiscal. O ministro afirmou apenas que o corte seria de “alguns centavos”:

— Quando você formula isso, você vê que a arrecadação vai subir bastante. Então, em vez de ela subir bastante, a gente quer ela suba menos do que essa bastante. Fazendo essa compensação, essa redução de alguns centavos na bomba para os caminhoneiros. Esse é um enfoque que nós estamos analisando.

O ministro disse que não é possível esperar a reforma tributária e que essa mudança poderia ser feita em uma ou duas semanas:

— Não vai dar para esperar a reforma tributária. Nós vamos rever os parâmetros de crescimento deste ano, se tiver um aumento substancial, podemos atuar em uma semana ou duas nessa direção.

Mudanças no ICMS

Na coletiva, Bolsonaro também anunciou que o governo estuda um projeto, que poderia ser apresentado "ainda na próxima semana", alterando o cálculo do ICMS que incide sobre os combustíveis. A ideia, segundo o presidente, é ter "previsibilidade".

— O que pretendemos fazer na questão do ICMS é um projeto de lei complementar, a ser apresentado ao Parlamento, de modo que a previsibilidade do ICMS se faça presente, assim como, por exemplo, o PIS/Confins do governo federal.

De acordo com Bolsonaro, existem duas possibilidades: ou que o imposto para a ser calculado a partir do preço da refinaria ou que tenha um valor fixo em cada estado.

— Nós pretendemos ultimar um estudo e caso seja viável, seja juridicamente possível, nós apresentaremos ainda na próxima semana (um projeto) fazendo que o ICMS venha incidir sobre o preço dos combustíveis nas refinarias ou um valor fixo para o álcool, a gasolina e o diesel. E quem vai definir esse percentual ou esse valor fixo serão as respectivas Assembleias Legislativas — disse.

Bolsonaro afirmou que não haverá queda na arrecadação, mesmo com outra metodologia, sem explicar como isso ocorreria:

— Se o estado está arrecadando X por litro de combustível, usando uma metodologia, ele vai arrecadar, com a nossa proposta, o mesmo X, por outra metodologia.

De acordo com o ministro das Minas e Energia, Bento Albuquerque, o ICMS sobre combustível varia entre 12% e 25% entre os estados, com uma média nacional de 16%.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/02/2021

ENTENDA COMO SÃO CALCULADOS OS PREÇOS DA GASOLINA E DO DIESEL, DA REFINARIA AOS POSTOS

Impostos abocanham grande parte do valor cobrado do consumidor e do caminhoneiro na bomba
O Globo

Preço dos combustíveis sobe no caminho da refinaria aos postos revendedores: uma grande fatia vem de impostos Foto: Domingos Peixoto / Agência O Globo

RIO - Uma fatia relevante do preço dos combustíveis vem da tributação desses produtos. No caso da gasolina, quase 44% do preço vêm da cobrança de ICMS, cuja alíquota varia de estado para estado, além de PIS/Cofins e Cide, que são tributações federais. Já no diesel S-10, a taxa é menor, de 23%.

Os impostos federais representam 15% do preço da gasolina que chega ao consumidor. Já no diesel, na ponta para o caminhoneiro, essa fatia é de 9%, e não há cobrança da Cide.

No âmbito estadual, o ICMS representa 29%, em média do preço da gasolina. As alíquotas, contudo, variam entre 25%, caso de estados como Amazonas, Acre e Santa Catarina, e 34%, percentual mais alto no país e cobrado no Rio de Janeiro. No caso do diesel S-10, o ICMS oscila entre 12% e 25%.

No caminho das refinarias até o consumidor, ao preço dos combustíveis são acrescentados ainda, além dos impostos, custos para aquisição e mistura de biocombustíveis pelas distribuidoras, o que é

obrigatório; as margens brutas das companhias distribuidoras e também dos postos revendedores, sem deixar de fora a margem da Petrobras.

Entenda a composição dos preços:

Na gasolina

Total: R\$ 4,686/litro*

- Custo distribuição e revenda: 12%
- Adição de etanol anidro: 15%
- ICMS: 29%
- PIS/Cofins e Cide: 15%
- Margem da Petrobras: 29%

No diesel S-10

Total: R\$ 3,778/litro*

- Custo distribuição e revenda: 16%
- Adição de biodiesel: 14%
- ICMS: 14%
- PIS/Cofins: 9%
- Margem da Petrobras: 47%

*Valores médios da última semana de janeiro

Fonte: Petrobras

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/02/2021

GOL E TAM PAGARAM R\$ 3 MILHÕES A EMPRESA DE FACHADA LIGADA A EX-VICE-GOVERNADOR DO DF APÓS OBTER BENEFÍCIO FISCAL

Ministério Público do DF, que cumpriu busca e apreensão contra a empresa, aponta suspeitas que repasses eram propina a Tadeu Filippelli

Por Aguirre Talento



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/18978802-6cd-55c/FT1086A/652/xCongonhas.JPG-110.jpg.pagespeed.ic.zzvvgLJaPN.jpg>

*Aviões da Gol e da TAM no aeroporto de Congonhas
Foto: Paulo Fridman*

BRASÍLIA - Na investigação sobre um esquema de pagamento de propina por companhias aéreas a políticos do antigo PMDB em troca da redução da cobrança de ICMS sobre o querosene de aviação, o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT) detectou que a Gol e a

antiga Tam (rebatizada como Latam após fusão com outra empresa) fizeram transferências bancárias que totalizaram R\$ 3,4 milhões a uma empresa de fachada usada por um operador financeiro do então vice-governador do Distrito Federal, Tadeu Filippelli (MDB).

A Operação Antonov foi deflagrada na última quarta-feira e cumpriu busca e apreensão contra a Tam e outros investigados --a Gol não foi alvo porque assinou acordo de leniência e colabora com as investigações.

Ao seguir o fluxo bancário, os investigadores constataram que essa empresa de fachada, a Objetiva Consultoria e Participações, repassou os valores para uma segunda empresa e, em seguida, o dinheiro terminou sendo depositado na conta bancária do próprio Tadeu Filippelli, de acordo com documentos da investigação obtidos pelo GLOBO.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24780562-699-949/FT1086A/652/xeduardo-cunha.jpg.pagespeed.ic.m3bDDXXurV.jpg>
*O ex-presidente da Câmara Eduardo Cunha 03/02/2016
Foto: Ailton de Freitas /*

O acerto de propina foi confirmado pelo acionista da Gol, Henrique Constantino, em acordo de delação premiada assinado com o Ministério Público e homologado na 10ª Vara da Justiça Federal de Brasília.

Constantino afirmou que negociou a propina diretamente com Filippelli, em uma reunião realizada na residência dele, no bairro do Lago Sul, em Brasília. Depois, o vice-governador teria indicado Afrânio Filho como seu operador financeiro. A Gol também assinou um acordo de leniência e entregou aos investigadores os documentos referentes aos repasses de propina.

O projeto de lei de autoria do governo do Distrito Federal para reduzir o ICMS sobre o querosene de aviação foi sancionado em 8 de abril de 2013.

"Ficou acertado que o pagamento da propina destinada a Filippelli se daria da seguinte forma: R\$ 1 milhão logo após a aprovação da lei que reduziu a base de cálculo sobre o querosene de aviação e R\$ 500 mil para a campanha de 2014 do PMDB do Distrito Federal", afirmou Constantino em seu depoimento.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/21380220-016-821/FT1086A/652/xTADEU.jpg.pagespeed.ic.k1-kzZCH1T.jpg>
O assessor do presidente Michel Temer, Tadeu Filippelli, chega à sede da PF em Brasília após ser preso, em 2017 Foto: Michel Filho / O Globo

Segundo ele, Afrânio Filho apresentou "uma proposta de contrato fictício enviado para o e-mail da empresa Gol", com a empresa Objetiva Consultoria e Participações. A partir disso, a Gol fez duas transferências bancárias, no valor

de R\$ 619 mil cada, em 1º de julho de 2013 e em 1º de agosto de 2013.

Após quebras de sigilo bancário, os investigadores também detectaram outras transações suspeitas.

"A empresa Tam Linhas Aéreas também realizou créditos para a empresa Objetiva Consultoria e Participações Ltda. Assim, foram identificadas 4 TEDs, realizadas no período de 29/8/2013 a 22/11/2013, que juntas totalizaram o valor de R\$ 2.252.500,00", aponta o relatório do MPDFT.

Os repasses que chegaram a Filippelli teriam ocorrido no dia 2 de setembro de 2013 por meio de duas contas diferentes, segundo os documentos da investigação. A conta da empresa Objetiva havia recebido nos dias anteriores R\$ 1,2 milhão da Gol e R\$ 589 mil da Tam. Essa empresa, então, transferiu R\$ 1 milhão para outra conta, em nome da Asa Participações.

"No dia 2/9/2013, verificou-se que, no mesmo dia, a PH Participações e Administração Ltda., empresa vinculada a Asa Participações, conforme detalhamento, creditou para o destinatário Nelson Tadeu Filippelli, a quantia de R\$ 1.700.000,00", diz o relatório.

Economia milionária

Em seu depoimento, Henrique Constantino afirmou que somente a Gol teve uma economia anual de cerca de R\$ 20 milhões com a redução do ICMS do querosene. Ele também relatou que pagou

outros R\$ 10 milhões em propina a empresas do doleiro Lúcio Funaro, operador financeiro do PMDB (hoje MDB), para obter o apoio de integrantes do partido a essa medida.

Constantino citou que os então deputados federais Eduardo Cunha (MDB-RJ) e Henrique Eduardo Alves (MDB-RN) intermediaram o encontro com Filippelli. Disse ainda que houve uma autorização do então presidente do PMDB, Michel Temer, ex-presidente da República, a essa negociação.



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/21463211-f85-72f/FT1086A/652/x68293806_SvEO-PAULO-SP-BRASIL-06-03-2012-Literatura-o-empresvrio-Henrique-C.jpg.pagespeed.ic.2wcvq3zCFO.jpg

Empresário Henrique Constantino prestou depoimento para tentar obter benefício da delação premiada Foto: Zanone Fraissat / Folhapress

"O valor em propina ficou em torno de R\$ 11,7 milhões; que, em média, o depoente imagina que a empresa GOL tenha tido economia de R\$ 20 milhões anualmente com a redução da alíquota do querosene de avião, isso sem contar o benefício a outras empresas de aviação", afirmou Constantino.

Na operação, o MPDFT cumpriu buscas em endereços de Filippelli, Afrânio Filho, Cunha e Tam, dentre outros alvos. Os investigadores haviam solicitado busca e apreensão contra o ex-presidente da Tam, Marco Antônio Bologna, mas a Justiça considerou que os elementos contra ele eram insuficientes e autorizou somente buscas contra a sede da empresa.

A operação foi autorizada pelo juiz Fernando Brandini Barbagalo, da 7ª Vara Criminal de Brasília. "Em que pese o relativo tempo entre os fatos apurados (ocorridos entre 2012 e 2014), os mesmos foram revelados recentemente pelos colaboradores e a medida excepcional, nos termos apresentados pelo Ministério Público do Distrito Federal, poderá auxiliar nas investigações. Ademais, sabe-se que o crime de lavagem de dinheiro possui características de permanência da consumação ou resultado, divisando-se que as buscas, neste aspecto específico, podem ter bom êxito", escreveu o juiz em sua decisão.

Procurada, a Latam afirmou em nota que "não tem informações sobre esta investigação. A empresa irá colaborar com as autoridades competentes".

A Gol, também em nota, disse que "permanece cooperando com as autoridades para prestar todas as informações necessárias".

O advogado de Henrique Constantino, Alexandre Wunderlich, afirmou que seu cliente "não foi objeto da operação do MPDFT e segue colaborando com a Justiça e com o interesse público".

O advogado de Filippelli, Alexandre Queiroz, afirmou que "só irá se manifestar após ter acesso à íntegra da investigação". A defesa de Afrânio Filho, feita pelo advogado Leonardo Marinho, afirmou que aguardará a conclusão das investigações, "quando restará provada a ilegalidade das medidas" de busca e apreensão.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/02/2021

AÇÕES DA PETROBRAS SOBEM COM DECLARAÇÃO DE BOLSONARO DE QUE NÃO VAI INTERVIR NA EMPRESA

Preço do petróleo se aproxima dos US\$ 60, valor mais alto desde fevereiro de 2020, no início da pandemia. Ibovespa retorna aos 120 mil pontos

O Globo, com agências

RIO, LONDRES E TÓQUIO —A Bolsa brasileira mantém tendência de alta, com destaque para as ações a Petrobras, que avançavam depois que o presidente Jair Bolsonaro garantiu a independência da estatal na formação dos preços dos combustíveis, em reunião com ministros e o presidente da empresa, Roberto Castello Branco.

O Ibovespa, índice de referência da B3, avançava 1,15% às 14h22, somando 120.628 pontos. Por volta das 12h30, os papéis ON da Petrobras subiam 2,78% e os PN tinham ganho de 2,70%.

O presidente anunciou também que o governo federal apresentará "na próxima semana" um projeto alterando o cálculo do ICMS que incide sobre os combustíveis.

Já o dólar comercial registrava forte queda. Às 14h23, a moeda americana apresentava desvalorização de 1,73%, a R\$ 5,3557 para venda. Na véspera, a divisa encerrou a sessão em alta de 1,47%, cotado a R\$ 5,4491, com os agentes financeiros de olho na possibilidade de recuperação da economia dos EUA e supostas pressões inflacionárias.

As ações globais se aproximaram de níveis recordes nesta sexta-feira, mas Londres e Frankfurt encerraram o dia em baixa. Já os preços do petróleo superaram os marcos recentes, à medida que avança o processo de distribuição de vacinas e a expectativa em relação ao pacote de socorro que o presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, deve anunciar nesta sexta-feira. São movimentos que motivam as apostas em uma maior normalização da economia global.

O MSCI Global Stock Index, o índice de ações globais, subiu 0,2%, para 667,9 pontos, muito perto do recorde de 670,82 que atingiu há duas semanas. Com o resultado, o índice registra cinco dias consecutivos de aumentos.

O STOXX, que reúne os 600 maiores ações da Europa, avançou 0,2%, para 410,4 pontos, embora o otimismo tenha sido temperado por uma distribuição mais lenta de vacinas na Europa continental do que no Reino Unido e Estados Unidos.

Em Londres, a bolsa reverteu tendência e fechou em queda, com o FTSE-100 recuando 0,22%. Em Paris, o CAC-40, índice de referência, subiu 0,90%, e o Dax da Bolsa de Frankfurt terminou em leve queda de 0,03%.

Em Wall Street, a tendência é de alta. O Dow Jones, referência da Bolsa de Nova York, subia 0,32% por volta das 14h38, e o S&P 500 avançava 0,44%. Na Nasdaq, a alta era de 0,54%.

Na Ásia, as bolsas fecharam em alta. Em Tóquio, o Nikkei avançou 1,54%, a 28.779 pontos. Em Hong Kong, o índice Hang Seng subiu 0,60%. Em Seul, a bolsa teve valorização de 1,07%, e a de Taiwan registrou alta de 0,61%.

Na China, tensão com os EUA volta a preocupar

O mercado acionário da China fechou a semana em alta, com os investidores encontrando suporte em uma recuperação econômica contínua, embora as tensões entre o país e os EUA continuem preocupando.

O índice CSI300, que reúne as maiores companhias listadas em Xangai e Shenzhen, avançou 0,17% nesta sexta-feira, enquanto o índice de Xangai teve queda de 0,16%. Na semana, o CSI300 subiu 2,5%, e o SSE avançou 0,4%.

Os investidores continuam a operar com base na recuperação econômica. Dados mostraram no fim de semana que a atividade industrial da China cresceu em janeiro, em linha com a retomada, mas no ritmo mais fraco em cinco meses após novas infecções por coronavírus levarem a lockdowns.

As preocupações com as tensões sino-americanas, no entanto, reduziram os ganhos. Os Estados Unidos estão deliberadamente "criando tensão" e prejudicando a paz e a estabilidade, disse o Exército da China, depois de um navio de guerra americano ter navegado pelo Estreito de Taiwan.

Petróleo atinge US\$ 60

Os preços do petróleo continuaram subindo nesta sexta-feira após quatro dias consecutivos de alta e o barril do Brent estava perto de US\$ 60, o preço mais alto desde 20 de fevereiro de 2020, no início da pandemia.

Às 11h05 (hora de Brasília), o barril de Brent, referência internacional e no Brasil, para entrega em abril, subiu 1,09% em Londres em relação ao preço de fechamento de quinta-feira e atingiu US\$ 59,48.

O barril do Texas (WTI), referência nos Estados Unidos, para os contratos de março, também aumentou 1,30%, para US\$ 56,96, após atingir US\$ 57,09, seu preço mais alto desde 22 de fevereiro.

Os preços do petróleo "continuam subindo e um barril de Brent está se aproximando da barreira psicológica de US\$ 60 o barril", de acordo com Eugen Weinberg, analista do Commerzbank.

De acordo com Stephen Innes, analista da Axi, "o apoio da OPEP após a reunião de quarta-feira está impulsionando esse aumento".

Membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e seus aliados mostraram esta semana sua confiança na reativação da economia mundial e, conseqüentemente, da demanda por petróleo.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/02/2021

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SINDICATO DIZ QUE BENEFÍCIOS DA PETROBRÁS A FUNCIONÁRIOS TÊM RELAÇÃO COM CONDIÇÕES INÓSPITAS

A Federação Única dos Petroleiros contestou relatório do Ministério da Economia que lista os auxílios concedidos a empregados de 46 empresas estatais federais com controle direto da União

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Federação Única dos Petroleiros (FUP), entidade que reúne 13 sindicatos e representa mais de 100 mil trabalhadores do setor de petróleo, divulgou nota de repúdio contestando os dados do relatório de benefícios e auxílios concedidos aos empregados de 46 empresas estatais federais com controle direto da União. O documento foi elaborado e divulgado esta semana pelo Ministério da Economia.

Para a FUP, o levantamento da área econômica do governo não tem consistência metodológica, não se sustenta e foi feito com "a clara intenção de confundir a opinião pública".

Os petroleiros argumentam que na lista há benefícios históricos, negociados pelas empresas e seus trabalhadores há 10 anos ou mais. Alguns deles obtidos no lugar do reajuste salarial anual ou em troca de um percentual de aumento menor do que a inflação do período do acordo salarial.

Como mostrou o Estadão, o relatório do Ministério da Economia aponta auxílios, bônus e benefícios que incluem desde o pagamento de 100% do salário como adicional de férias, como faz a Petrobrás, até a ajuda educacional de mais de um salário mínimo (R\$ 1.261,65) por mês para cada filho menor de 18 anos, como é o caso do BNDES. Pela primeira vez, o relatório reuniu todas as informações desses benefícios.

Para a FUP, o levantamento não utiliza os mesmos critérios para todas as empresas, variando conforme a estatal, sem contemplar uma metodologia precisa e informar o período de aplicabilidade dos benefícios recebidos pelos trabalhadores. “Somente por esses argumentos, o levantamento já não se sustenta”, diz a nota.

No documento do Ministério da Economia, os dados da Petrobrás são apresentados numa lista de benefícios, como abonos, adicionais, ausências autorizadas, auxílios e estabilidade, de três páginas e meia e inclui, por exemplo, 100% da remuneração como gratificação de férias. No setor privado, a Constituição garante o direito às férias remuneradas uma vez por ano, com o pagamento de, no mínimo, um terço a mais sobre o salário normal. Esse adicional é chamado de terço constitucional.

Os representantes dos petroleiros ressaltam que os benefícios dos trabalhadores não são ilegais, mas resultado de negociações em acordo ou convenção coletiva de trabalho. Essa mesma posição foi manifestada pela equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, que pediu revisão dos benefícios que forem além do exigido pela legislação brasileira.

Segundo a FUP, alguns temas pactuados prevalecem sobre a legislação, como estabelecido pela reforma trabalhista, de 2017, defendida por vários integrantes do atual governo, e que valem tanto para estatais quanto para empresas privadas. A entidade resalta que muitos benefícios citados também são comuns em grandes empresas privadas. “A própria Petrobrás anunciou há alguns anos uma tentativa de equiparar salários e benefícios aos de outras petroleiras, a fim de reter talentos”, diz a nota.

Outro ponto levantado é o de que, no caso dos trabalhadores da Petrobrás, a maioria dos “benefícios” tem relação com o trabalho em condições inóspitas, insalubres e principalmente perigosas, inerentes às atividades em refinarias, terminais e plataformas de petróleo.

Como exemplo, a FUP cita o número de trabalhadores da Petrobrás que se mutilam, adoecem e morrem no trabalho. De acordo com relatórios de administração da Petrobrás e sindicatos filiados à FUP, a média anual na Petrobrás é de 15 mortes. Desse total, 81% são de terceirizados e 19% próprios. Entre 1995 até 2019 foram registradas 385 mortes, 73 trabalhadores diretos e 312 indiretos.

O surto de contaminação pelo novo coronavírus na Petrobrás, por exemplo, atingiu quase 15% dos seus trabalhadores próprios desde março de 2020. Ou seja, quase 5 mil pessoas.

“Importante frisar que a Petrobrás não depende da União para pagar os salários e benefícios dos seus empregados. E que os trabalhadores da Petrobrás não têm estabilidade no emprego”, afirma.

No último Acordo Coletivo de Trabalho (ACT), fechado em setembro de 2020, a Petrobrás se comprometeu a não demitir trabalhadores sem justa causa nos próximos dois anos. De acordo com a FUP, essa cláusula custou um reajuste salarial zero para a categoria num cenário da atual política da empresa de vender ativos em todo o País, o que poderia provocar o desligamento de trabalhadores que não pudessem ser transferidos para outras regiões de uma hora para outra.

Até o momento, o Ministério da Economia não respondeu à reportagem para comentar as contestações da FUP.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 05/02/2021

GUEDES FALA EM NOVA RODADA DE AUXÍLIO PARA 32 MILHÕES DE PESSOAS, COM CLÁUSULA DE CALAMIDADE PÚBLICA

Segundo o ministro, benefício pode ser mais 'focalizado', ao atender metade dos 64 milhões de desempregados, informais e beneficiários do Bolsa Família; declaração veio após reunião com Rodrigo Pacheco, presidente do Senado

Por Lorena Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quinta-feira, 4, que o governo pode conceder uma nova rodada do auxílio emergencial para 32 milhões de brasileiros. Segundo o ministro, o auxílio pode ser mais "focalizado" ao atender à metade dos 64 milhões de desempregados, informais e beneficiários do Bolsa Família que receberam no ano passado.

Os contemplados no auxílio receberam cinco prestações de R\$ 600 e quatro de R\$ 300. Mulheres chefes de família tiveram direito a duas cotas. Portanto, as cinco primeiras parcelas foram de R\$ 1.200, enquanto as quatro últimas, de R\$ 600.

Guedes estimou esse novo público para a retomada do benefício depois de se reunir com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (DEM-MG), que foi entregar "formalmente" ao ministro a preocupação do Congresso com o fim do benefício. "Temos que ter sensibilidade humana e socorrer essas pessoas", disse Pacheco, após o encontro. "Guedes vai buscar caminho para compatibilizar fiscal e a necessidade da volta do auxílio", completou.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/3/1612490953935.jpg>

Rodrigo Pacheco é um dos defensores do auxílio emergencial e debateu o tema nesta quinta com Paulo Guedes. Foto: Dida Sampaio/Estadão

Ao falar em seguida, Guedes disse que é necessário para retomar o auxílio que as "cláusulas necessárias" sejam disparadas. "Temos como orçar ajuda, desde que seja dentro de um novo marco fiscal, robusto o suficiente para enfrentar desequilíbrios", afirmou. "Se o Congresso aciona o estado de calamidade, temos condição de reagir rapidamente. Mas é muito importante que seja dentro de um quadro de recuperação das finanças. Estamos preparados para fazer as coisas dentro das proporções".

Como mostrou o Estadão/Broadcast, a partir da experiência da pandemia do novo coronavírus, Guedes tem defendido a criação de uma "cláusula de calamidade" a ser incluída na Proposta de Emenda Constitucional (PEC) do pacto federativo. O Conselho Fiscal da República, a ser criado, poderia nesse caso suspender as limitações das atuais regras fiscais ao aumento de gastos, com o objetivo de combater os efeitos negativos da calamidade na economia. O conselho está previsto na PEC e seria formado pelos presidentes da República, Senado, Câmara, Supremo, entre outros.

"O objetivo da nossa conversa é manter a garantia da estabilidade fiscal, ou vamos prejudicar ainda mais a população. Tem que ter senso de responsabilidade", afirmou Guedes. "Vamos agir dentro de marcos mais robustos. Se apertamos o botão da calamidade pública, podemos atender umas coisas cortando outras".

Depois de muitas desavenças, Guedes disse que o ex-presidente da Câmara Rodrigo Maia ajudou o governo na aprovação de pautas. Segundo o ministro, os programas de auxílio foram "calibrados" para terminar no fim de 2020 porque a pandemia e a economia apresentavam melhoras. "Temos que fazer um movimento em direção à normalidade", completou.

Ele acrescentou que, com a eleição dos novos comandos do Congresso Nacional, projetos de privatizações e da independência do Banco Central devem ser votados.

Prioridades

O presidente do Senado disse ainda que não vai impor um projeto de reforma tributária – já que há vários sobre o tema tramitando – e que os senadores e deputados decidirão sobre o tema e que o Ministério da Economia também fará sua contribuição. "Vamos entregar em 2021 a reforma tributária, no menor prazo possível".

Além da reforma dos tributos, ele listou como prioridades três propostas de emenda constitucional (PECs) do "Plano Mais Brasil", entregue por Guedes em novembro de 2019. Uma das propostas é o chamado pacto federativo, que revê as regras fiscais e injeta recursos nos Estados e municípios. O pacote também inclui uma PEC emergencial para abrir R\$ 28 bilhões no Orçamento em dois anos e R\$ 50 bilhões em uma década, e outra para tirar o carimbo de R\$ 220 bilhões em recursos hoje parados em fundos do governo.

"Buscamos convergência em pautas que interessem ao Brasil. Há relação boa entre o Senado e o Ministério da Economia que buscamos preservar", disse Pacheco.

Ele defendeu ainda a vacinação em massa da população "para preservar vidas e a economia". "A vacina é prioridade absoluta do governo e do Congresso Nacional", completou.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 05/02/2021

'TEMOS DE AGORA ATÉ SETEMBRO PARA PASSARMOS ALGO RELEVANTE NO CONGRESSO', DIZ EX-DIRETOR DO BC

Para economista, País precisa fazer avançar uma agenda econômica mínima, capaz de criar condições políticas para a aprovação de reformas mais profundas no próximo governo

Por Gregory Prudenciano e Thaís Barcellos, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Tony Volpon, ex-diretor do Banco Central

Assumindo a postura dos "otimistas cautelosos" com a economia brasileira, o ex-diretor do Banco Central (BC), Tony Volpon, acredita que o País tem até setembro para fazer avançar no Congresso Nacional uma agenda econômica mínima, capaz de criar condições políticas para a aprovação de reformas mais profundas no próximo governo. Para ele, reformas amplas estão sem tempo para tramitação, espremidas, por um lado, pelas votações urgentes do Orçamento e da PEC Emergencial, e, por outro, pelo calendário eleitoral de 2022.

Atualmente estrategista-chefe da Wealth High Governance (WHG), nova boutique voltada para gestão de patrimônios familiares a partir de R\$ 20 milhões, Volpon defende que há um alinhamento de interesses políticos em prol dessa "pauta mínima emergencial". Segundo ele, o governo exagerou no estímulo fiscal em 2020, o que teria ajudado a pressionar a inflação, e o BC corre risco de fazer o mesmo com o estímulo monetário caso não inicie, ainda no primeiro semestre, a normalização da taxa de juros. A seguir, os principais pontos da entrevista:



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/1/5/1612495369851.jpg>

'Eu gostaria de ver é mudança de regime de gastos, com mudanças permanentes', diz Tony Volpon. Foto: Amanda Perobelli/Estadão

Temos novos presidentes na Câmara e no Senado, ambos de perfil mais governista, e que nos discursos iniciais sinalizaram com o avanço da agenda de reformas. Qual sua percepção sobre isso?

Eu diria que teremos de agora até setembro para passar alguma coisa relevante. A aprovação do auxílio de renda é um consenso em Brasília, vai caminhar de alguma maneira, fazendo uma coisa mais focada, menor, talvez até permanente, o que eu acho melhor e que implicaria em fazer uma combinação com outros programas sociais, e dentro do teto. Se sair assim, acho que vai ser uma notícia muito positiva para o mercado e vai ajudar a reancorar alguns mercados que estão meio perdidos, como câmbio e a parte longa da curva [de juros]. Tem que ter a PEC emergencial, alguma fusão da Emergencial com a do Pacto Federativo, senão não dá para fazer o "coronavoucher" dentro do teto. Essas propostas têm como natureza o congelamento de

gastos, o que não é ideal. Eu gostaria de ver é mudança de regime de gastos, mudanças permanentes que tocam a maneira como aquele gasto é atendido. Essas PECs que estão rolando são mais importantes para prover uma ponte entre onde estamos agora e, depois das eleições do ano que vem, a posse do novo governo. Quando vier o novo governo vamos ter que repensar a PEC do teto, que não se sustenta no tempo em função do fato de que não conseguimos aprovar reformas que mudam o regime de gastos.

Você acredita que esse ano então é o mínimo necessário...

É o mínimo necessário para sobreviver, chegar de uma maneira ordenada e com estabilidade na próxima eleição, quando vamos discutir o que fazer. Na reforma tributária, pode sair algo bem menor, até porque não existe um consenso entre a equipe econômica e o Congresso. Paulo Guedes, não sei bem o porquê, nunca apoiou a ideia de termos um IVA nacional e fica insistindo em repaginar a CPMF. Eu concordo com ele em relação à necessidade de baixar a tributação da folha de pagamentos, mas a CPMF não é o melhor dos impostos. A reforma administrativa acho que não sai porque é um tema muito complexo, tem muita resistência e não há muito tempo, embora ache que é importante que se comece a discussão. Mas me parece que hoje há de fato um certo alinhamento de incentivo de vários players [políticos], parece que a coisa pode andar. Esse otimismo que estou expressando não é sobre transformar o Brasil, resolver tudo, é sobre essa pauta limitada, necessária. Estou otimista sobre isso, não sobre mais do que isso.

Você acha que a reforma administrativa não sai agora porque é complexa e nos falta tempo, mas a própria PEC emergencial tem muitos gatilhos relacionados aos servidores.

A PEC que está lá é improvável que seja a PEC que vai sair para votação. O Congresso brasileiro é reformista. Se organizado e liderado, ele consegue aprovar reformas. Já está contratada uma boa recuperação para esse ano, agora o governo tem que dar as condições para que essa coisa potencial se torne fato. Se a gente vai crescer 2% ou 4% será muito em função das respostas que Brasília vai dar. Pequim já está fazendo sua parte para a gente crescer 4%, a contribuição global vai ser muito boa, agora a gente precisa de contribuição doméstica e, obviamente, de um processo rápido de vacinação.

Como você vê o projeto de autonomia do Banco Central? O projeto que está na prioridade do governo e já foi aprovado no Senado é um bom projeto?

Acho um bom projeto e espero que saia, seria bom. Mas, sendo realista, lembro que é uma pauta que sempre está lá, mas não sai. Há uma certa resistência não declarada a entregar uma autonomia formalizada ao BC por parte da classe política como um todo. O BC já tem tido por muitos anos autonomia operacional, você tem que voltar para 2013, 2012 para ver um período de maior interferência mais aguda dentro da instituição. De lá para cá, acertando ou errando, as decisões foram feitas corretamente dentro da instituição.

O Copom deu um recado mais duro no último encontro, afirmando que já houve discussão sobre alta de juros. A inflação preocupa no Brasil?

Graças a Deus [o Copom deu um recado mais duro]. A inflação preocupa. Quando o BC colocou a taxa Selic em 2%, estava se discutindo uma queda de PIB de 8%, 10%, e o mercado e o BC achavam que talvez o País furasse o piso da meta de inflação. Mas a economia não caiu 9%, o País gastou 11% do PIB em impulso fiscal, gastou como gente grande, o que acabou contribuindo com uma alta da inflação. Houve uma conjuntura de recuperação global, especialmente na China, que impactou positivamente as commodities e, portanto, com desvalorização cambial, acabou impulsionando a inflação. E temos a perspectiva de recuperação, com reformas e vacinas. As previsões do FMI, que são normalmente conservadoras, apontam para o maior crescimento global em muitos anos. Então a pergunta que se coloca é a seguinte: dado o que sabemos hoje, precisamos ter taxa de juros negativa de 3% a 4%? Acho que a resposta claramente é não. O BC deveria começar um processo de normalização da taxa de juros. Se a taxa real de juros for para zero, ainda é extremamente estimulativa.

A taxa real de juros negativa tem impactado a economia?

Ter juros muito baixos também é ruim para a economia e para os mercados. Nossa taxa de câmbio está totalmente fora de controle, não conversa com fundamentos clássicos que a determinam, como

os termos de troca e dólar globalmente. Tem uma questão fiscal que também está melhorando, porém nós vemos o câmbio teimosamente nesses valores das últimas semanas, ainda uma das piores taxas de câmbio de mercados emergentes. Hoje, as projeções de inflação estão perto da meta, mas precisamos ter cuidado, porque há muitos movimentos na economia global, e uma crise cuja natureza é muito diferente das anteriores. Eu argumentaria que há restrição de oferta e pode ter uma recomposição grande da demanda com a normalização da pandemia. Eu sou relativamente pessimista com a inflação em nível global.

Quando o BC deve começar o processo de alta de juros? A perspectiva mais negativa para o PIB do primeiro trimestre pode deixá-lo mais cauteloso no curto prazo?

Essa queda do PIB prevista para o primeiro trimestre é simplesmente um descasamento, com a piora da pandemia e o fim do auxílio, que devem melhorar ao longo do ano. Não deve nos assustar, o processo de recuperação ainda está programado. É sempre melhor o BC agir devagar, se antecipando, do que segurar e correr o risco de ter que ir mais rápido, prejudicando a recuperação da economia e sua credibilidade. Desconfio que talvez seja em maio, mas acredito que todos os elementos já estão na mesa [para alta de juro]. No segundo semestre, a coisa ficaria bastante arriscada, poderia ter um problema grande. Gostaria que fosse em março, mas pode ser em maio. E deve subir para uma faixa de 3,5% a 4,0% no fim do ano.

Nesse cenário, para qual patamar o câmbio pode ir?

Resolvendo a pendência da postura monetária e a incerteza fiscal, podemos pensar em certa apreciação do câmbio e em redução da volatilidade. Os modelos hoje sugerem uma faixa de R\$ 4,50 a R\$ 5,00.

E o auxílio emergencial foi exagerado?

Inicialmente, o auxílio seria de R\$ 200, e depois foi elevado para R\$ 600. Isso que foi ruim. O auxílio deveria ter sido de tal tamanho para manter a renda, não aumentá-la. Em um país que tem restrição fiscal como o Brasil, o tamanho do estímulo é importante. É totalmente justificado manter a renda para fazer a passagem da pandemia, mas gastar para aumentar a renda, em um país com restrição fiscal, me parece um erro.

Quanto o PIB deve crescer em 2021?

Entre 4,0% e 4,5% me parece viável, mas pode surpreender para cima. Não me surpreenderia se for 5%, se Brasília contribuir, porque Pequim já fez a sua parte.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 05/02/2021

ESTADOS NÃO QUEREM QUE TRIBUTÁRIA VOLTE À ESTACA ZERO, MAS EMPRESÁRIOS VEEM COM ALÍVIO MAIOR PRAZO

Secretários de Fazenda querem garantir uma reforma ampla, que não fique restrita aos tributos do governo federal, e vão se reunir por videoconferência com o relator, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB)

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O prazo maior para a tramitação da reforma tributária deu alívio para setores empresariais que temiam uma votação relâmpago da proposta no final de 2020. Mas Estados querem evitar que a proposta volte à estaca zero.



Os secretários de Fazenda dos Estados querem garantir uma reforma ampla que não fique restrita aos tributos do governo federal. Eles vão se reunir por videoconferência, na próxima semana, com o relator da reforma, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB).

<https://img.estado.com.br/resources/jpg/5/5/1504117316755.jpg>

O relator da reforma tributária, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) Foto: André Dusek/Estadão

O secretário de Fazenda de Pernambuco, Décio Padilha, disse ao Estadão que muito investimento já foi feito na discussão da proposta e que o relatório de Aguinaldo deve ser aproveitado para ser colocado em votação. Para Padilha, a votação deve começar pela Câmara.

O secretário pernambucano lembra que a proposta dos secretários de Fazenda teve apoio unânime dos governadores. Mas contém pelo menos dois pontos rejeitados pelo ministro da Economia, Paulo Guedes: a destinação de recursos federais para o fundo de desenvolvimento regional e a forma de composição do conselho gestor que vai administrar o novo tributo que seria criado pela reforma, o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), para reunir impostos federais (PIS/Cofins), estadual (ICMS) e municipal (ISS) que incidem sobre o consumo. “O que é mais importante é a discussão não ser perdida, se vier um relator novo e ele zerar o processo, vai gerar problema”, afirmou.

O secretário de Fazenda de São Paulo, Henrique Meirelles, endossa o coro para que a reforma não comece do zero. “Quanto mais pudermos não mexer, e seguir em frente, melhor”, disse Meirelles. Segundo o ex-ministro da Fazenda, o melhor é manter Aguinaldo na relatoria que já trabalhou no texto. Para ele, a reforma deve ser ampla, porque o maior problema hoje é com o ICMS, o imposto estadual.

O presidente da Associação Brasileira de Shopping Centers (Abrasce), Glauco Humai, considerou o tempo maior para a tramitação como uma “solução apaziguadora”. “O prazo é suficiente para poder se discutir e entender melhor a proposta. Mas não sabemos o que vai andar. Se é a PEC 45 (da Câmara), a PEC 110 (do Senado), só a proposta da Contribuição sobre Bens e Serviço (do governo), ou se será algo novo que vai chegar”.

Humai defende que a reforma administrativa seja aprovada primeiro que a tributária. O empresário considera também importante que o projeto que cria a CBS saia primeiro do que as mudanças constitucionais. “Vamos começar de maneira mais simples e testar os modelos. Somos contra qualquer proposta que aumente a carga tributária”, afirmou Humai.

Já o presidente da Confederação Nacional de Serviços, Luigi Nese, é mais radical e defende que a reforma seja toda rediscutida e comece primeiro com a desoneração da folha de salários (redução dos encargos que as empresas pagam sobre os salários) e criação da nova CPMF, o imposto sobre transações financeiras. “Estamos aptos para rediscutir tudo de novo”, disse Nese.

Para Luiz Gustavo Bichara, da Bichara Advogados, é positiva a sinalização dos presidentes do Senado e da Câmara dando prazo de seis a oito meses para aprovar a reforma tributária. “Já esperamos até hoje, não custa mais alguns meses. Melhor do que fazer as coisas no afogadilho”, afirma o advogado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 05/02/2021

ATIVAÇÃO DO 5G PODE COMEÇAR SÓ DAQUI A 2 ANOS, ESTIMAM EMPRESAS DE TELEFONIA

Expectativa é que ligação da rede demore de 18 a 24 meses para ficar pronta, após leilão das faixas de frequência; o problema, segundo as teles, é que sinal do 5G pode cruzar com o das antenas parabólicas e gerar conflitos

Por Circe Bonatelli, O Estado de S.Paulo

A tão aguardada internet móvel de quinta geração (5G) ainda pode demorar para se tornar realidade no Brasil. O sindicato que representa as operadoras de telecomunicações, Conexis Brasil, estima que a ligação do 5G deve levar de 18 a 24 meses após a leilão das faixas de frequência.

Portanto, tende a ultrapassar 2022, limite previsto na minuta do edital. O certame só deve ser realizado por volta da metade deste ano, conforme sinalizou a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

O problema, segundo as teles, está na solução escolhida pelo órgão regulador para fazer a limpeza das faixas e evitar interferências. Como as antenas parabólicas recebem as transmissões por meio da chamada banda C, que fica pertinho da faixa por onde vai navegar o 5G, é preciso fazer uma acomodação para evitar conflitos.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/8/1612497889480.jpg>

Sinal do 5G pode cruzar com o das antenas parabólicas e gerar interferências na rede. Foto: Divulgação

A solução recomendada pela área técnica da Anatel e acolhida pelo conselheiro relator do edital do leilão, Carlos Baigorri, foi a migração das parabólicas para a banda KU. A iniciativa exigirá a distribuição de equipamentos para que as residências com parabólicas passem a receber o sinal pela nova banda. Trata-se de uma solução semelhante ao que foi feito na época do

leilão do 4G, quando foi preciso transferir os canais analógicos para o digital - processo custeado pelas teles.

A outra opção para resolver o problema das interferências seria instalar um filtro nas parabólicas para evitar que os sinais "se misturem", o que permitiria a continuidade do uso da banda C, como é hoje. Esta alternativa de mitigação foi apontada pelas teles como mais rápida e barata. No entanto, não agradou a área técnica da Anatel, que ainda vê chances de interferências com a mitigação, e recomendou a migração.

"Essa decisão vai atrasar os investimentos. Esperávamos começar a ligar o 5G em alguns dias depois do leilão. Agora vai levar um ano e meio, talvez até dois anos", criticou o presidente da Conexis, Marco Ferrari.

Custos

A distribuição de equipamentos e a migração entre as bandas vai custar R\$ 1,64 bilhão, enquanto a mitigação por filtros ficaria em torno de R\$ 388 milhões, de acordo com levantamento da Conexis. O processo é mais custoso e complexo porque exigirá dos vencedores do leilão a constituição de uma entidade para a distribuição dos equipamentos, a criação de uma rede logística e muitas negociações com governos estaduais para o abatimento do ICMS desse item. Pelas regras da minuta do edital, os kits deverão ser distribuídos para todas as famílias de baixa renda que constam no Cadastro Único de programas sociais do governo.

"Como a solução proposta é de migração, e não mitigação, isso impõe um desafio de logística maior", observa Claudia Viegas, diretora de regulação da consultoria LCA, que realizou estudos sobre o tema a pedido da Conexis. Ela acrescenta ainda que será um grande desafio providenciar todos os equipamentos, pois a política pública inclui todos os usuários de parabólicas, e não só os que estão numa área de interferência dos sinais.

Com esses fatores em vista, o sindicato das operadoras disse ver com preocupação os prazos estabelecidos na minuta do edital para ligação do 5G. A agência reguladora prevê 300 dias para as teles iniciarem a distribuição dos kits e o limite de 31 de dezembro de 2022 para que as antenas 5G sejam instaladas nas capitais. "Achamos que, nesse prazo, é muito difícil de acontecer", previu Ferrari. O presidente da Conexis acrescentou que vai discutir o tema com a Anatel na tentativa de ajustar os prazos e/ou as soluções tecnológicas. A minuta do edital foi apresentada no começo da semana, mas a aprovação foi adiada após o presidente do órgão, Leonardo de Moraes, pedir vistas.

Mesmo assim, é pouco provável uma mudança no teor do texto. O relator, Carlos Baigorri, recomendou a aprovação, e os conselheiros Moisés Moreira e Vicente Aquino acompanharam na íntegra o voto do relator. Isso garantiu três votos em um colegiado de cinco membros. Faltam apenas os votos do conselheiro Emanuel Campelo e do presidente.

Por enquanto, as companhias vão oferecendo o 5G numa modalidade chamada DSS, que usa um pedaço das faixas de radiofrequência nas quais já trafegam os sinais do 4G. O 5G DSS é um avanço na conexão ante o 4G, mas ainda está abaixo da velocidade super alta de navegação e da latência mínima, que virão no 5G "definitivo" e prometem revolucionar as comunicações. Isso ainda depende do leilão da faixa de 3,5 Ghz, específica para o 5G.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 05/02/2021*

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES TERÁ NOVO SECRETÁRIO DE TELECOMUNICAÇÕES

Por Anne Warth

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, escolheu um servidor público para ocupar o cargo de secretário de Telecomunicações da pasta. José Afonso Cosmo Júnior é funcionário da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) desde 2007 e vai acompanhar o processo de implantação do 5G no País. Também cuidará de assuntos como banda larga fixa e móvel, telefonia, fibra óptica e conexão via satélite.

Currículo. José Afonso é engenheiro e ingressou na agência como especialista em regulação. Foi gerente regional em vários Estados do Nordeste, Centro-Oeste e Norte e assessor do Conselho Diretor, órgão máximo da Anatel. Ele assume a vaga que estava ocupada interinamente pelo secretário de Radiodifusão do ministério, Maximiliano Martinhão.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 05/02/2021*

MERCADO AVALIA EMPRESA DE FIBRA ÓTICA DA TIM EM AO MENOS R\$ 1,5 BILHÃO

Por Circe Bonatelli

Fachada de uma loja da operadora Tim, no centro do Rio de Janeiro. Foto: Fabio Motta/Agência Estado

A empresa de fibra ótica constituída pela TIM – a FiberCo – está sendo avaliada pelo mercado na ordem de R\$ 1,5 bilhão a R\$ 2,0 bilhões, de acordo com fontes envolvidas nas negociações e ouvidas pela Coluna. O montante corresponde à estimativa para o seu valor patrimonial (equity value), isto é, a soma de todos os ativos menos os passivos da companhia. A operadora italiana está buscando um sócio no Brasil para ingressar na unidade de negócios e ajudar a expandir o seu alcance.

Peneira. No ano passado, a operadora já havia assinado mais de 20 termos de confidencialidade com interessados em ingressarem na FiberCo, como anunciou na época o presidente da TIM, Pietro Labriola. Desde então, a tele iniciou um trabalho de seleção dos mais aptos. O banco UBS é o assessor financeiro da operação.

Modelo. A FiberCo vai herdar as redes da TIM destinadas à prestação do serviço de banda larga – a TIM Live – com cobertura de 27 cidades e 600 mil clientes conectados. A operadora italiana permanecerá como acionista e cliente da FiberCo. Ao buscar parceiros, a TIM procura acelerar a expansão das redes de fibra ótica, que exigem investimentos bilionários a cada ano. Procurada, a TIM informou que não irá se manifestar.

Competição. Além disso, a iniciativa esquenta ainda mais a briga no setor. A Telefônica (dona da Vivo) e a Oi estão trabalhando no mesmo modelo de operação, baseado na formação de uma

empresa independente, com sócios. A maior rede é da Oi, com 388 mil quilômetros e cobertura de 2,3 mil cidades.

Contato: colunabroadcast@Estadão.com

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 05/02/2021



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

DESTAQUES - PORTOS DESESTATIZADOS

Portos desestatizados I

A companhia docas do Porto de São Sebastião (SP) deverá ser a próxima na fila de desestatizações de autoridades portuárias. A expectativa é publicar o edital do projeto ainda neste ano. “Já a desestatização [das companhias que administram os portos de] Santos e Itajaí ficariam para meados de 2022”, afirmou Diogo Piloni, secretário Nacional de Portos. A Companhia Docas da Bahia (Codeba) também foi qualificada pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) para ser desestatizada, mas o processo deverá se concretizar apenas a partir de 2023.

Portos desestatizados II

O secretário falou ontem na audiência pública para a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), a pioneira do país a passar pelo processo. O plano do governo é fazer o leilão no quarto trimestre de 2021. A ideia é entregar a um parceiro privado a administração do porto - e não a movimentação de carga em si. O operador cuidará da infraestrutura do cais, dos acessos e fará a manutenção do calado, mas não poderá fazer a exploração direta dos terminais. Ao todo, estão previstos investimentos de R\$ 355 milhões, além de mais R\$ 1,3 bilhão em gastos com manutenção ao longo do contrato de 35 anos, prorrogável por mais cinco anos. Esse valor de investimentos obrigatórios, porém, poderá aumentar ao longo da operação. Caso isso ocorra, o contrato será reequilibrado.

Desempenho da Neoenergia

A energia injetada da Neoenergia no quarto trimestre do ano passado somou 18 mil gigawatt-hora (GWh), o que representa alta de 1,29% em relação ao mesmo período de 2019. O montante diz respeito à energia distribuída nos segmentos cativo e livre e contabiliza também as perdas. Entre janeiro e dezembro, foi registrada queda de 1,5% na energia injetada, para 66,8 mil GWh. De acordo com a Neoenergia, o acumulado do ano reflete os impactos da pandemia de covid-19 no segundo trimestre. A energia injetada pela Elektro registrou alta de 4,76% no comparativo trimestral, impulsionada pelo avanço de 10,8% no segmento residencial. Já a Coelba teve queda de 2,27%, com queda de 28,8% no segmento rural. A geração de energias renováveis caiu 17,07% no comparativo trimestral, para 1,69 mil GWh. A geração hidráulica caiu 22,67%, enquanto o recuo do segmento eólico foi de 2,83%. No acumulado do ano, a geração eólica caiu 5,77%, enquanto a geração hidráulica avançou 1,42%. A Neoenergia destaca que o impacto dos menores ventos no quarto trimestre foi atenuado pelos preços de energia, enquanto a geração hídrica sofreu com a baixa afluência, minimizado pelo seguro do risco hidrológico.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/02/2021

APÓS DOIS ANOS, BRASKEM RETOMA OPERAÇÃO DE CLORO-SODA EM MACEIÓ

Com a retomada da fábrica de Maceió, a oferta de cloro no país será ampliada em 30%

Por Stella Fontes — De São Paulo

A Braskem informou ontem em fato relevante que retomou a produção de cloro-soda e dicloroetano (EDC) em sua unidade de Maceió (AL), que estava paralisada desde maio de 2019. Com isso, a petroquímica volta a produzir soda cáustica e PVC de forma integrada no Estado.

Em teleconferência na segunda-feira, o vice-presidente industrial da Braskem, Marcelo Cerqueira, já havia informado que a unidade voltaria a operar em alguns dias. A fábrica não estava em operação desde o encerramento da extração de sal-gema em Maceió, que foi associada ao afundamento do solo em quatro bairros da capital alagoana.

Com o encerramento definitivo da mineração de sal-gema, a Braskem recorreu à importação de sal, do Chile, para abastecer a fábrica. Com essa solução, a companhia prevê recuperar metade do resultado operacional que deixou de apurar quando começou a importar soda cáustica e EDC para uso próprio e para atendimento ao mercado.

A companhia investiu R\$ 60 milhões em adequação tecnológica e de infraestrutura, tanto na fábrica quanto em logística, para implementar a solução com sal importado. Em nota, a Braskem informou que a matéria-prima chega pelo Porto de Maceió e, então, é transportado em carretas para a unidade industrial. Na fábrica, o sal é dissolvido em tanques para obtenção de salmoura.

“A empresa reafirma seu compromisso com o Estado e com uma atuação empresarial responsável e reitera sua prioridade com a segurança e o bem-estar das pessoas”, diz a nota.

Depois de ver a produção recuar quase 10% em 2020, a indústria brasileira de cloro e soda deve voltar a crescer neste ano, segundo a Abiclor, que representa o setor. Com a retomada da fábrica de Maceió, a oferta de cloro no país será ampliada em 30%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/02/2021

ACORDO DA VALE DESTRAVA PROJETOS DE INFRAESTRUTURA EM MG

Indenização paga pela Vale será usada para viabilizar projetos de infraestrutura e obras no Estado

Por Taís Hirata — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/gcHFOAuU_LYXcxYLhFqV3rXwX3U=/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/s/w/jZ4kNSV2H7x0HsxKFGw/foto05emp-111-inf-b5.jpg](https://s2.glbimg.com/gcHFOAuU_LYXcxYLhFqV3rXwX3U=/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/s/w/jZ4kNSV2H7x0HsxKFGw/foto05emp-111-inf-b5.jpg)

“É uma obra [Rodoanel de BH] que dependia disso [acordo com a Vale] para se viabilizar e, agora, com certeza sairá”, diz Marcato, secretário estadual — Foto: Silvia Zamboni/Valor

O acordo bilionário firmado entre o governo de Minas Gerais e a Vale deverá destravar projetos de infraestrutura no Estado. O principal deles será a construção do Rodoanel da região metropolitana de Belo Horizonte, cuja consulta pública será aberta hoje.

A concessão do aeroporto de Pampulha será lançada na segunda-feira, quando será aberta a consulta pública. A indenização a ser paga pela Vale também será usada na concessão de uma nova linha no Metrô da capital e na manutenção de estradas.

O maior dos projetos será o Rodoanel, que receberá R\$ 3,5 bilhões dos recursos do acordo, segundo o secretário de Infraestrutura e Mobilidade do Estado, Fernando Marcato. “É uma obra que dependia disso para se viabilizar e, agora, com certeza sairá”, afirmou, em conversa com o Valor.

Indenização paga pela Vale será usada para viabilizar projetos de infraestrutura e obras em Minas Gerais. A construção do novo anel viário, de 100 quilômetros, deverá exigir R\$ 4,5 bilhões de investimentos. O projeto será feito por meio de uma Parceria Público Privada (PPP), modelo de

concessão no qual o governo contribui financeiramente com o empreendimento. Os recursos da Vale serão usados para desapropriações e para formar um “colchão” financeiro e de compartilhamento de riscos do contrato. “É uma verba ‘carimbada’, vinculada ao projeto. Teremos uma estrutura de garantias robusta para apresentar”, disse o secretário.

A previsão é lançar o edital da PPP em junho. O governo estadual também já deu início ao processo de licenciamento ambiental e espera que as obras possam começar ao fim de 2022. A construção total deverá durar entre dois e quatro anos.

A expectativa é que ao menos três consórcios disputem o contrato. “Já fizemos duas reuniões com mais de dez grupos, entre empresas locais e estrangeiras, fundos de investimento. Acredito que haverá competição”, disse.

Na segunda, também será aberta a consulta pública para a concessão do aeroporto de Pampulha, em Belo Horizonte. O projeto não receberá recursos do acordo com a Vale, mas o governo mineiro vinha esperando essa definição para lançar o projeto porque a mineradora tem um peso forte na movimentação do aeroporto. “A Vale usa muito a estrutura, com voos fretados. O acordo com a empresa dará segurança para a demanda de passageiros”, afirma o secretário.

O foco da concessão será a aviação executiva, por uma determinação do governo federal, afirmou Marcato. “É um segmento que não sofreu tanto com a pandemia, pelo contrário, teve um bom resultado”, disse.

O aeroporto de Pampulha recebe apenas voos regionais e fretados. Em 2017, a União chegou a autorizar viagens comerciais de maior distância, mas a medida foi revogada após questionamentos judiciais da BH Airport, que opera o aeroporto de Confins. A concessionária (controlada por CCR e Zurich Airport) afirmou que a liberação geraria concorrência e uma perda de passageiros a Confins. Desde então, diferentes modelagens de concessão para Pampulha foram estudadas, até que, em 2020, a operação foi entregue para o governo de Minas Gerais, que estruturou o atual projeto.

Os investimentos previstos são de R\$ 70 milhões. “O valor é mais baixo, mas o aeroporto será um fator de grande desenvolvimento econômico e imobiliário para o Estado”, diz o secretário.

Outro projeto que será beneficiado pelo acordo da Vale é a construção da Linha 2 do Metrô de Belo Horizonte, que ligará a região sudoeste ao centro da capital (entre Barreiro e Calafate, onde haverá conexão com a linha já existente). O projeto está a cargo da União, que prevê realizar o leilão no terceiro trimestre de 2021.

O empreendimento se tornou viável quando o governo federal decidiu destinar R\$ 1,2 bilhão de uma indenização paga pela Ferrovia Centro Atlântica (FCA) ao projeto metroviário. Agora, com o acordo da Vale, o governo estadual também deverá contribuir com outros R\$ 400 milhões para tirar a linha do papel.

Além das concessões, o acordo da Vale renderá outro R\$ 1 bilhão para a manutenção de estradas estaduais que, a princípio, não serão delegadas ao setor privado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/02/2021



“LIRA NÃO SERÁ UM ALIADO E NEM SUBSERVIENTE”

Senador manifestou reservas em relação à flexibilização plena do porte de arma

Por Andrea Jubé e Renan Truffi — De Brasília

[https://s2.glbimg.com/Z267dQYy88jqNQftnt44NZ1qvSA=/0x0:1548x1272/1000x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com](https://s2.glbimg.com/Z267dQYy88jqNQftnt44NZ1qvSA=/0x0:1548x1272/1000x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com)

/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2021/9/p/Q4QmNkR1SUPIYK4pB87A/foto05pol-101-nogueira-a10.jpg

Ciro Nogueira: "Essa questão do impeachment foi muito levantada por setores da mídia, mas ninguém discutiu isso seriamente. Não existiu essa ameaça" — Foto: Ailton de Freitas/Valor

De olho na vaga de vice de Jair Bolsonaro em 2022, o presidente nacional do Progressistas (PP), senador **Ciro Nogueira** (PI), disse nesta entrevista exclusiva ao Valor que, com **Arthur Lira** (AL), de seu partido, no comando da Câmara, o governo não terá um aliado nem um laçao. Terá um presidente da Câmara que abrirá a oportunidade de aprovar reformas estruturantes para o país no primeiro semestre. "O governo vai ter [em Lira]... não um aliado nem uma pessoa subserviente, mas vai ter uma oportunidade de fazer as reformas que o país precisa o mais urgentemente possível, principalmente nos próximos seis meses", afirmou.

Aliado de primeira hora de Bolsonaro, Nogueira adverte, entretanto, que a condução da política externa nas mãos do chanceler **Ernesto Araújo** compromete a imagem do país no exterior e, dessa forma, prejudica a retomada do crescimento. Nogueira critica o titular das Relações Exteriores, mas poupa o ministro do Meio Ambiente, **Ricardo Salles**.

A condução tem que mudar, a condução do Itamaraty hoje prejudica o país. Ou o ministro muda, ou muda a condução

"Criou-se uma imagem mundial muito ruim para o país, superdimensionada pela situação do Itamaraty". Para Nogueira, se a condução da política externa for revista, "a Bolsa sobe 30". Ele não cobra a demissão de Araújo, entretanto, pondera que quem nomeia e demite ministro é o presidente da República.

Conhecido pela liderança junto ao chamado Centrão, o senador disse ainda que o bloco se tornou "sócio" do governo nos últimos meses porque Bolsonaro percebeu a importância de ter uma gestão de "estabilidade". "Compare o governo Bolsonaro antes disso: protesto para fechar o Supremo, fechar o Congresso, acabou isso. Hoje o país tem estabilidade", destacou.

"Quem tem coragem de enfrentar os problemas da Nação são os partidos de centro. O Bolsonaro viu"

A seguir, os principais trechos da entrevista:

Valor: O que significou a eleição no Legislativo? O Congresso vai estar subserviente ao governo?

Ciro Nogueira: Jamais vamos ter e nunca tivemos, pelo que eu me lembro, nenhum presidente do Legislativo subserviente [ao Executivo]. E o Arthur [Lira] não vai ser, nem o Arthur nem o Rodrigo [Pacheco], mas [o Arthur] vai ser uma pessoa que vai respeitar o direito do Executivo de apresentar as propostas e [o direito] que elas tramitem, concordando o presidente ou não. Esta vai ser a grande diferença. Vejo que por conta disso o governo vai ter...não é aliado, nem uma pessoa subserviente, mas vai ter uma oportunidade muito grande de fazer as reformas que o País precisa o mais urgentemente possível, principalmente nos próximos seis meses. Acho que nós vamos conseguir até com certa facilidade votar essas reformas o mais rapidamente possível.

Valor: O senhor falou recentemente que o governo terá tranquilidade. O Centrão vai blindar o governo do impeachment?

Nogueira: Essa questão do impeachment foi muito levantada por setores da mídia, mas ninguém discutiu isso seriamente. Não existiu essa ameaça. Rodrigo é um homem responsável, tanto que não pautou. Não tinha a menor dúvida de que ele não ia pautar porque não tinha motivo. Alguns pedidos de impeachment estão represados há anos. Não tem sentido você pautar agora uma coisa represada há dois anos. As pessoas não iam aceitar isso. Essa ameaça nunca aconteceu aqui. Nunca foi levada com seriedade. Quem faz o impeachment não é o presidente da Câmara. Se tiver caos social, milhões de pessoas nas ruas, têm que ter impeachment, está certo. É o caso da Dilma. E também tem que ter a questão da popularidade. Um presidente com 30% ou 40% de popularidade não vai ter [impeachment] nunca.

Valor: A partir de qual índice de rejeição Bolsonaro começa a balançar no cargo?

Nogueira: Menos de 10% de popularidade, que foi o caso da Dilma. Aí estará o caos. O que vai provocar o impeachment é o sentimento da população, que é o grande vetor.

Valor: Questiona-se a conduta do presidente durante a pandemia. Não é papel do Congresso analisar?

Nogueira: Existem erros de comunicação. O governo errou nesse quesito. Eu, se fosse o presidente, teria dito: nessa questão de vacina, quem define é a Anvisa. Tanto que a primeira vacina que foi aprovada está sendo disponibilizada. Também vamos trazer um pouco a verdade, o Brasil não está tão atrasado. Já somos o quinto país do mundo em vacinação [de acordo com o site 'Our World in Data, vinculado à Universidade de Oxford, é o oitavo]. É lógico que, talvez no início, não foi o primeiro país que começou a vacinar, mas aí também é muito culpa dos trâmites de legislação. Quem vai vacinar mesmo a população é o presidente Bolsonaro. O país tem, lógico, uma dívida de gratidão com o [João] Doria por conta da Coronavac. Mas a grande maioria dos governadores usou isso aí como discurso político. E o país também não está preparado para ter a vacina brasileira, tivemos que importar. Teve erros de comunicação, não vou negar.

Valor: Mas o presidente nunca defendeu a vacina abertamente?

Nogueira: Isso é uma opinião dele que não interferiu no resultado final. Na hora que a Anvisa aprovou a vacina, ele comprou tudo que tinha, todo o estoque foi disponibilizado para a população. Não estou dizendo que não houve erro de comunicação. Inclusive também tem erros nessa coisa do Itamaraty. Acho que é um grande problema que temos hoje, essa coisa com a China.

Valor: Precisa haver mudanças no comando do Itamaraty?

Nogueira: Não tenha dúvida. Acho isso tão importante quanto as reformas que estão aqui. Temos dois problemas, que é a questão do meio ambiente e a condução do Itamaraty. No [Ministério] do Meio Ambiente, temos um grande ministro [Ricardo Salles] que é muito competente. O que é que se botou de legislação no país pelo ministro que tenha provocado alguma coisa de aumento de desmatamento? Nada. Ele é um homem muito competente, mas criou-se uma imagem mundial muito ruim para o país, que foi superdimensionada pela situação do Itamaraty. E aí estou falando como senador, não como governo. Eu acho que deveria ser modificado. Não tenho nem dúvida. Se isso acontecer [mudança no Itamaraty], a Bolsa sobe 30%.

Valor: O senhor defende a substituição do chanceler?

Nogueira: Quem muda ministro é o presidente, quem sou eu pra dizer que tem que mudar isso ou aquilo. Mas a condução tem que mudar, a condução do Itamaraty hoje prejudica o país. Ou o ministro muda, ou muda a condução. Mas é opinião minha, jamais vou chegar para o presidente e lhe dizer que tem que mudar ministro.

Valor: Há algum tempo circulou uma frase do Augusto Heleno no qual ele dizia: "se gritar pega Centrão, não fica um, meu irmão". O que mudou no governo agora?

Nogueira: É um discurso político de uma eleição, de um presidente. Agora o presidente, a hora que chegou aqui [Congresso], constatou uma situação que é: qual foi a medida que os partidos de centro não tenham aprovado aqui? Alguém de esquerda ou de direita já conseguiu aprovar alguma coisa [sem o centro]? Quais votações importantes, seja aprovação de PEC, discussão de petróleo, passando por Lula, Dilma, Temer, que não foram conduzidas pelos partidos de centro? É impossível. Quem tem coragem de enfrentar os problemas da nação são os partidos de centro. O Bolsonaro viu isso. Compare o governo Bolsonaro antes disso e veja se ainda tem manifestação aqui: fecha o Supremo, fecha o Congresso, acabou isso. Hoje o país tem estabilidade. O presidente nos vê como parceiros. Não temos identificação total, não se trata disso. Não tem subserviência, nem independência, mas ele nos vê como parceiros que podem fazer as transformações que o Brasil precisa. E essas transformações, a coisa mais fundamental para ela, é estabilidade. Acho que os partidos de centro dão estabilidade. Temos total sintonia? Não, temos divergência e não temos obrigação de votar nada que a gente não concorde. Nós só queremos ser sócios nas transformações que vão acontecer e ser reconhecido no caso de elas darem certo. Isso ficou bem claro e tem dado certo. Agora, no dia em que chegar uma matéria de costumes, por exemplo, não temos obrigação de votar.

Valor: Tem algum exemplo, flexibilização do porte de armas?

Nogueira: Tem matérias que não são partidárias. Porte de armas: jamais o Progressistas vai obrigar, fechar questão sobre isso. É uma coisa que diz respeito ao foro íntimo de cada parlamentar. Sou favorável à flexibilizar em uma situação: a pessoa ter uma arma na sua fazenda, onde o Poder Público não tem capacidade de dar proteção. Agora colocar um revólver na cintura e sair no meio da rua ou dentro do seu carro não faz sentido. Sou radicalmente contra isso. Cada deputado tem a sua liberdade de votar, vai ser liberdade total. Agora questões muito importantes que dizem respeito à economia o partido vai se posicionar.

Valor: Quando o senhor falar de ser “sócio do governo” parece que o Centrão virou um fiador do Planalto. É isso?

Nogueira: Não digo fiador, mas um estabilizador. Deu estabilidade ao governo e ao país. Agora nós temos um governo que tem maioria. [O governo] chegou numa votação como essa [eleição no Congresso] que unificou. Nós colocamos 57 votos no Senado e quase um quórum constitucional na Câmara. Tenho certeza que muita gente do PSDB, MDB e DEM vai estar nisso também [base aliada]. Nos partidos de centro eu não excludo MDB e PSDB. Eu acho que grande parte deles não tem aquela visão só para [a eleição de] 2022. Tirando o PSDB e o DEM de São Paulo, a grande maioria vai estar com a gente nessas votações.

Valor: Por quais reformas o governo tem de começar?

Nogueira: Tem algumas situações que são praticamente uma unanimidade. Reforma administrativa: não vejo dificuldade. Com essa discussão de que não vai atingir os servidores atuais, quem é que vai ser contra isso? Não vejo dificuldade nenhuma. Vejo algumas corporações atuando para não votar matérias como o teto do funcionalismo. Esse é o pano de fundo, que muita gente utiliza. Autonomia do Banco Central: acho que tem maioria. A grande divergência vai ser tributária. Por isso, defendo uma reforma bem mais simples, que diga respeito à simplificação. Não tem como diminuir carga tributária num primeiro momento, mas também não pode aumentar. Não tem como aumentar de alguns setores, a não ser daqueles que não pagam impostos, seja das pessoas que sonogam, sejam dessas ‘pontocom’ que não pagam impostos no nosso país. Como é que se admite a Netflix não pagar imposto no nosso país? Esse Mercado Livre que virou um camelódromo virtual e até ilegal, às vezes. Não tem sentido, temos que tributar, focar nisso para que a gente possa arrecadar. Agora se começar a dizer que vai aumentar arrecadação dos Estados, municípios... essas discussões têm que deixar para outro momento.

Valor: A discussão sobre a reforma tributária traz também a questão da CPMF? Qual a opinião do Centrão?

Nogueira: Não existe possibilidade de aprovamos CPMF para arrecadar. Se for para pagar auxílio emergencial é uma alternativa. Mas só para aumentar a arrecadação do governo é impossível de ser aprovado.

Valor: Está sendo discutido usar a CPMF para financiar o auxílio?

Nogueira: É uma opção. Eu acho que tem que ter ampliação do auxílio emergencial. Tem que mudar a forma de se ver o auxílio, não pode ser uma coisa para o resto da vida. Temos que ter uma porta de entrada e de saída, ter mecanismos para as pessoas não ficarem nisso eternamente, como é o Bolsa Família. Essa coisa das ‘pontocom’ é uma fonte fantástica, não sei quanto vai representar, mas se não for suficiente, aí sim discutir um novo imposto, como a CPMF. Focando [a CPMF] em quem ganha mais. A pessoa que ganha salário mínimo talvez possa ficar isenta. Acho a CPMF um imposto muito injusto, mas é de fácil arrecadação.

Valor: Tem que prorrogar o auxílio em vez de expandir o programa Bolsa Família?

Nogueira: Tem que ter uma união disso [auxílio e Bolsa Família] e, principalmente, achar uma porta de saída. Bolsa Família é extremamente necessário, mas temos que trabalhar para que as pessoas, com o tempo, não precisem mais dele.

Valor: Bolsonaro se aproximou do Centrão num momento em que ressurge a discussão sobre o teto de gastos. O teto é intocável?

Nogueira: Hoje seria muito ruim furar o teto para a imagem do país, para a responsabilidade fiscal. Tudo na vida tem que ser discutido, mas discutido com responsabilidade, não com discurso político.

Valor: Também está em voga a discussão sobre o modelo econômico. O senhor defende o investimento do Estado em construção civil e obras como indutor?

Nogueira: Acho fundamental investir em infraestrutura para fazer a economia circular. Traz retorno grande na economia, são obras fundamentais para o desenvolvimento, geração de emprego e renda. Agora tudo tem que ser feito dentro dos limites, obras que tenhamos capacidade de bancar. Nenhum país do mundo tem o nosso potencial de atrair investimentos se transmitirmos confiança. Para isso, temos que superar essa pauta ambiental [negativa] que tem prejudicado o país. O país pode aumentar sua importância, mas precisa ter outra visão nas relações exteriores.

Valor: O Centrão quer a volta do desenvolvimentismo econômico?

Nogueira: O mercado tem medo do desenvolvimentismo pelo risco da falta de responsabilidade no controle de gastos. Mas eu sou aliado do ministro Rogério Marinho [do Desenvolvimento Regional] quanto a isso. O país precisa se desenvolver, precisa de investimento, precisa de obras. Isso não é gasto, é investimento. Uma obra como uma rodovia é investimento no desenvolvimento de uma região, e isso retorna na geração de renda, ou na cobrança de impostos.

Valor: O PP apoiou o aumento da CSLL para os bancos sob argumento de que o andar de cima tem de dar sua contribuição para aliviar a crise. O senhor ainda pensa assim?

Nogueira: É uma pauta pessoal, mas que acaba tendo repercussão pela minha influência política. O setor bancário tem que dar sua contribuição. Defendi o aumento da CSLL para ajudar nesse momento porque os lucros do setor bancário são inacreditáveis. Eu estou falando de lucros, não de taxar faturamento. Vamos supor que os lucros bancários no ano passado tenham sido de R\$ 140 bilhões. Se você taxar R\$ 40 bilhões, e eles ficarem com R\$ 100 bilhões, vai ser pouco? Vai quebrar os sistema bancário? Tanto existe espaço que no ano passado os próprios bancos propuseram aumentar a contribuição em 5%.

Valor: Essa discussão vai avançar dentro da reforma tributária?

Nogueira: Vou defender uma taxa maior do setor bancário. Mas prefiro uma discussão separada da reforma tributária. Se colocar na reforma, o setor tem um peso tão grande que vai tentar inviabilizar toda a reforma.

Valor: O presidente Bolsonaro quer a indicação dos partidos aliados para assumirem ministérios?

Nogueira: Se ele pedir essa indicação ao Congresso, pode ser, mas será uma atitude do presidente.

Valor: O PP vai indicar ministro na reforma ministerial? O líder do governo, deputado Ricardo Barros (PR), é lembrado para voltar ao Ministério da Saúde?

Nogueira: Isso não foi tratado. Temos quadros fantásticos. Mas isso não é condição para apoio. Eu defendo - e isso ainda não foi discutido dentro do meu partido - que o Progressistas apoie a reeleição do presidente. Pelo histórico do meu partido, sempre nos governos de que fazemos parte, apoiamos esse governo na reeleição, não importa se vai bem ou mal. Nós somos parceiros nas horas boas e agora, em que a popularidade caiu. Vou defender, independentemente se vamos ter ou não ministro, o apoio do PP à reeleição do presidente.

Valor: O PP poderá indicar o vice na chapa de Bolsonaro em 2022?

Nogueira: O vice é escolha pessoal do presidente, tem que dar estabilidade a ele, tem que ser alguém em quem ele confie. Se eu disser que não gostaria que ele escolhesse um vice do Progressistas, estaria mentindo. Mas isso não é condição para nosso apoio.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/02/2021

AGÊNCIA BRASIL - DF

TSE CONFIRMA SUSPENSÃO DE CONSEQUÊNCIAS PARA QUEM NÃO VOTOU EM 2020

Resolução cita pandemia como obstáculo para justificativa de ausência

Por Felipe Pontes - Repórter da Agência Brasil – Brasília

O plenário do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) confirmou hoje (4), por unanimidade, a suspensão das consequências para quem não votou nas eleições municipais de 2020, que havia sido determinada no mês passado pelo presidente da Corte, ministro Luís Roberto Barroso.

Os ministros não estipularam prazo para a medida, embora a resolução aprovada deixe claro que não se trata de uma anistia, que somente poderia ser aprovada pelo Congresso Nacional. O ministro Tarcísio Vieira defendeu que o TSE envie ao parlamento manifestação em prol do perdão ao eleitor, mas a sugestão ainda deve ser melhor analisada pelo tribunal.

Entre as justificativas para a suspensão, a resolução cita que “a persistência e o agravamento da pandemia da covid-19 no país impõem aos eleitores que não compareceram à votação nas Eleições 2020, sobretudo àqueles em situação de maior vulnerabilidade, obstáculos para realizarem a justificativa eleitoral”.

O texto da norma considera ainda a “dificuldade de obtenção de documentação comprobatória do impedimento para votar no caso de ausência às urnas por sintomas da covid-19”.

O prazo para justificar ausência no primeiro turno encerrou-se em 14 de janeiro. O limite para justificar a falta no segundo turno é 28 de janeiro. Ambas as datas marcam os 60 dias após as votações, que ocorreram em 15 e 29 de novembro.

O que diz a Constituição

Pela Constituição, o voto é obrigatório para todos os alfabetizados entre 18 e 70 anos. Em decorrência disso, o Artigo 7º do Código Eleitoral prevê uma série de restrições para quem não justificar a ausência na votação ou pagar a multa. Enquanto não regularizar a situação, o eleitor não pode:

- ✓ inscrever-se em concurso ou prova para cargo ou função pública, investir-se ou empossar-se neles;
- ✓ receber vencimentos, remuneração, salário ou proventos de função ou emprego público, autárquico ou paraestatal, bem como fundações governamentais, empresas, institutos e sociedades de qualquer natureza, mantidas ou subvencionadas pelo governo ou que exerçam serviço público delegado, correspondentes ao segundo mês subsequente ao da eleição;
- ✓ participar de concorrência pública ou administrativa da União, dos estados, dos territórios, do Distrito Federal ou dos municípios, ou das respectivas autarquias;
- ✓ obter empréstimos nas autarquias, sociedades de economia mista, caixas econômicas federais ou estaduais, nos institutos e caixas de previdência social, bem como em qualquer estabelecimento de crédito mantido pelo governo, ou de cuja administração este participe, e com essas entidades celebrar contratos;
- ✓ obter passaporte ou carteira de identidade;
- ✓ renovar matrícula em estabelecimento de ensino oficial ou fiscalizado pelo governo; e
- ✓ praticar qualquer ato para o qual se exija quitação do serviço militar ou imposto de renda.

Edição: Denise Griesinger

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 05/02/2021



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

MERCO SHIPPING DISPONIBILIZA O INFORMS TAMBÉM ATRAVÉS DE RSS

Agora ficou mais fácil acompanhar as notícias publicadas no InforMS. A publicação enviada diariamente está agora disponível em tempo real no formato RSS.

Para utilizar os recursos de “feeds” é necessário ter um software agregador de notícias instalado em seu computador. Basta inserir o link do arquivo XML do InforMS <http://www.mercoshipping.com.br/feed.xml> no seu agregador para receber as notícias.

Para obter maiores informações consulte as instruções constante no site da Merco Shipping (www.mercoshipping.com.br).

Fonte : InforMS
Data : 20/04/2006