

ESCALA VIRTUAL DE ESTIVADORES PASSA POR REFORMULAÇÃO NO PORTO

Sistema foi melhorado para não travar e categoria deve votar novo modelo de escala

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.93614:1584523469/Posto-de-Escalac-o-n-3-OGMO-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=52f23c1&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.93614:1584523469/Posto-de-Escalac-o-n-3-OGMO-Santos.jpg?f=2x1&pf=52f23c1&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Sistema on-line apresentava problemas e impediu a escala de muitos profissionais (Arquivo)

O Sindicato dos Estivadores (Sindestiva) informa que tem negociado com o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) os últimos detalhes para melhorar o ponto de escalação virtual. De acordo com o diretor beneficente da categoria, Sandro Olímpio da Silva, o sistema on-line apresentava problemas e impediu a escala de muitos profissionais, que ficaram sem trabalho. O Ogmo foi procurado, mas não respondeu.

O Sindicato dos Estivadores (Sindestiva) informa que tem negociado com o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) os últimos

O representante dos estivadores lembra que a escala virtual já era uma opção antes da pandemia, mas que a categoria ainda optava pela escala presencial. Com a quarentena, a seleção à distância se tornou a única possibilidade. “(O sistema) não suportou. Vinha com travamentos diários”.

Olímpio conta, no entanto, que além de o sistema ter passado por uma reformulação para atender a demanda de mais profissionais, o modelo de escalação deve ser alterado. Ele explica que, hoje, os profissionais são escalados por chamada – o processo tem hora para começar, mas não para terminar. Nele, o estivador deve aguardar o preenchimento de todas as requisições.

A escala por escolha é vista pelo diretor como a melhor para a categoria, e será colocada em votação. “Vai ter horário para início e fim. Acabado o tempo, ela vai automaticamente fazer os pontos e preencher as requisições”.

Treinamento e assembleia

A diretoria do Sindestiva já passou por palestra junto ao Ogmo para entender detalhes do modelo de escala por escolha e, agora, será submetida a fase de treinamentos do sistema atualizado.

Passado esse período, os trabalhadores serão convocados pelo sindicato para conhecerem o sistema e modelo de escala. Haverá uma assembleia, ainda sem data definida, nela os estivadores vão ter que decidir se permanecem na escala por chamada ou migrarão para a escala por escolha.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 05/11/2020

MATHEUS MILER: O FUTURO DOS PORTOS PÚBLICOS E AS CONVENÇÕES COLETIVAS

É preciso garantir a implantação de um modelo que promete menos amarras e maior eficiência operacional e financeira dos terminais instalados em portos organizados

Por Matheus Miler



PADRON/ADOBESTOCK

[https://www.atribuna.com.br/image/content/d/policy:1.124327:1603472976/Porto-Mar-Opini-o-Arte-Padron.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=a425976&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/content/d/policy:1.124327:1603472976/Porto-Mar-Opini-o-Arte-Padron.jpg?f=2x1&pf=a425976&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Matheus Miler: O futuro dos portos públicos e as convenções coletivas (Ilustração: Padron)

A convenção coletiva de trabalho no âmbito da relação capital-trabalho no sistema laboral portuário é um importante instrumento, que deve ser estimulado para garantir o sucesso das mudanças prometidas para os portos públicos brasileiros. A reflexão toma relevância quando notamos que, na primeira onda de transformação pela qual passou o arranjo institucional dos portos, e que durou de 1993 a 2012, o instrumento foi pouco utilizado, contribuindo para o atual cenário ainda bélico e dispendioso.

Fundamentada na negociação entre dois ou mais sindicatos representativos de categorias econômicas e profissionais, balizada pela legislação e fiscalizada pelo poder judiciário, a convenção coletiva de trabalho ganha força no Brasil após o reconhecimento do direito à organização sindical. Com base no direito francês de 1919, a expressão convenção coletiva no Brasil aparece no Decreto nº 21.761 de 1932 e é reconhecida constitucionalmente em 1934. A partir de então, todas as demais constituições brasileiras trataram do assunto.

A reflexão inicial não é nova, e pode ser observada pelo acanhado sucesso das convenções coletivas nos principais portos públicos do Brasil, com destaque para o Porto de Santos – onde, desde 1998, operadores portuários e estivadores não conseguem entabular suas condições de trabalho pela via da negociação ampla e coletiva, deixando às tardias decisões do Poder Judiciário, ou ainda aos acordos individuais, o importante planejamento estratégico para o crescimento sustentável das operações portuárias. A falta de uma visão comum trouxe, ao longo dos últimos 30 anos, milhares de ações trabalhistas individuais e coletivas e relevantes passivos jurídicos para os diversos Órgãos Gestores de Mão de Obra (Ogmos) - e aos operadores a eles obrigatoriamente associados.

Mais atualmente, nas razões e justificativas que embasaram a MP 945 (convertida na Lei 14.047/2020), identificamos que os pontos crônicos da relação capital-trabalho, não superados pela via negocial ao longo dos anos, foram alterados com a intervenção do Poder Executivo. Encontramos, ainda, esse diagnóstico no recente acórdão do Tribunal de Contas da União originado pela auditoria operacional portuária que observou, na relação capital-trabalho portuária, um impeditivo à maior competitividade dos terminais instalados em portos públicos.

Muitos outros fatos vivenciados ao longo dos anos, também citados em minhas colunas anteriores, somam a estes trazendo insegurança jurídica, riscos aos investimentos portuários em portos públicos, precarização do trabalhador portuário e maiores custos para a sociedade. A história da humanidade e da organização da sociedade moderna é marcada por rupturas e transições nos regimes laborais – que vão da escravidão ao regime, ainda limitado, de negociação – onde somente através da tutela do Estado, foi possível harmonizar os interesses das classes econômicas e profissionais. Será que tudo isso vai se repetir?

Portanto, neste momento de revisão da política pública, fundamentada pelo apelo de maior liberdade econômica, que abarca mudanças ideológicas e conceituais sobre a exploração, a governança, o desenvolvimento e a regulação da atividade portuária em portos públicos, o encontro de interesses entre as classes econômica e profissional, entabuladas através das convenções coletivas de trabalho, será imprescindível para garantir a implantação de um modelo que promete menos amarras e maior eficiência operacional e financeira dos terminais instalados em portos organizados.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 05/11/2020

JUSTIÇA DO TRABALHO REDUZ MULTA DE TERMINAL DE R\$ 839 MILHÕES PARA R\$ 70 MILHÕES

Empresa foi condenada por usar mão de obra irregular desde 2016; processo foi movido pelo Sindestiva

Da Redação

O juiz da 3ª Vara do Trabalho de Guarujá, José Bruno Wagner Filho, reduziu de R\$ 839,6 milhões para R\$ 70 milhões o valor da multa aplicada à Santos Brasil pela contratação de mão de obra irregular no lugar dos profissionais de estiva - avulsos ou vinculados. O processo corre na Justiça do Trabalho desde 2016 e já foi transitado em julgado (não cabe recurso).

O Sindicato dos Estivadores (Sindestiva) entende que a decisão em favor da categoria é uma vitória, mas pretende rediscutir os valores. Segundo o diretor beneficente do Sindestiva, Sandro Olímpio da Silva, a empresa deve os R\$ 839,6 milhões – o cálculo é baseado na multa que havia sido estipulada pela própria Justiça em relação à mão de obra irregular (R\$ 20 mil por profissional).

O advogado do Sindestiva, Marcelo Vaz, ressalta que a discussão para aumentar o valor da multa está amparada na atitude da empresa de, segundo ele, continuar contratando mão de obra irregular.

A Tribuna entrou em contato com a Santos Brasil que, em nota, informou que “não comenta processos judiciais e seguirá com os meios legais para reverter esta decisão”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 05/11/2020



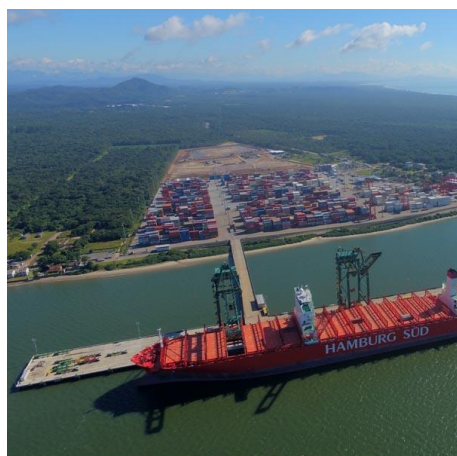
PORTAL PORTO GENTE

PORTO ITAPOÁ NA ROTA DOS GRANDES NAVIOS

Assessoria de Comunicação

Terminal recebeu o navio Kota Pusaka, um dos maiores a operar em águas brasileiras

Um dos maiores navios de contêineres, em capacidade, atracou no Porto Itapoá na manhã do dia 3 de novembro último. O navio Kota Pusaka, do armador PIL, tem capacidade para armazenar até 12 mil TEUs e é um dos maiores a operar em águas brasileiras.



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

Com 330 metros de comprimento, e 48,2 de largura, a embarcação que possui bandeira de Hong Kong operou por cerca de 8 horas no Terminal, movimentando mais de 1500 contêineres, sendo 1000 apenas de importação.

Estuário dos grandes navios

O maior navio a atracar no Porto Itapoá foi o Hyundai Loyalty, com 340 metros de comprimento e 45 de largura, com capacidade de armazenamento de 8.600 TEUs. Desde então, a presença das grandes embarcações é comum no Porto Itapoá. As embarcações acima de 300 metros de

comprimento já correspondem a mais de 50% da operação do Terminal, incluindo operações e manobras simultâneas no canal de acesso para essas embarcações.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 05/11/2020

IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE DE CARGAS NO SUL

Assessoria de Comunicação

Responsável por transportar cerca de 60% de tudo que é produzido no país, transporte de cargas tem forte responsabilidade no PIB da Região Sul

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a região Sul do Brasil é responsável por 16,2% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional e sua economia é distribuída nos setores de agropecuária, extrativismo, indústria, comércio e serviços. Além disso, as regiões Sul e Sudeste são as mais industrializadas do país e representam 79% de toda a atividade fabril brasileira.

Para transportar e acomodar todas essas riquezas, o Sul conta com aproximadamente 18.475 quilômetros de estradas, que fazem com que o setor de transporte rodoviário seja o mais utilizado para a movimentação de cargas dentro da região.

"Sem sombra de dúvidas, não hesito em afirmar que o transporte rodoviário de cargas é um dos principais setores para a economia da região Sul e do Brasil como um todo. Sessenta por cento de tudo o que é produzido passa pelo transporte rodoviário de cargas. Eu costumo afirmar, ainda, que tudo o que é produzido passa, obrigatoriamente, pelo caminhão em algum momento, até porque entre o campo e a indústria, por exemplo, o agronegócio precisa do veículo de cargas da mesma forma para chegar aos portos, aos aeroportos ou ao comércio", afirma Ari Rabaiolli, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Santa Catarina (Fetrancesc).

Outro ponto que faz com que o transporte rodoviário de cargas se destaque é o fato de o Sul ser a segunda região do Brasil com maior volume de produção industrial. Assim, os produtos são produzidos e transportados para as demais regiões do Brasil por meio de grandes rodovias como a BR-101, a BR-287 e a BR-386, que passam pela região.

Para Priscila Zanette, diretora da Ouro Negro, transportadora criada em Criciúma (SC) e que atende 100% da região Sul, o número de transportadoras instaladas nos três estados da região cria um tom de importância ainda maior para o setor. "Nossa região possui diversas transportadoras capazes de transportar e movimentar a economia não apenas do Sul, mas também do país. Como a região possui diversas indústrias e uma agropecuária forte, a tendência é que as transportadoras daqui levem produtos para todo o Brasil".

A distribuição das indústrias do Sul é bastante diferente da que ocorre na região Sudeste. Nesta região predominam grandes complexos industriais com atividades diversificadas; no Sul, por outro lado, as indústrias possuem áreas produtoras de matérias-primas e predominam indústrias de transformação dos produtos da agricultura e da pecuária. Além disso, encontra-se na região metropolitana de Curitiba, a capital paranaense, o segundo maior polo automobilístico da América Latina, composto por empresas como Audi, Volkswagen, Renault, Volvo e New Holland.

"Somos uma empresa que possui um grande mix de produtos, mas além dos produtos químicos a Ouro Negro possui destaque no transporte de produtos de autopeças, que são levados para todo o Brasil e representam 15% do que transportamos aqui na empresa", finaliza Zanette.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 05/11/2020

PORTOS PARA RESGATAR A ECONOMIA DO BRASIL

Editorial Portogente

O porto do futuro será uma conexão digital vital em várias cadeias - muitas das quais já se tornaram predominantemente digitais

No dia 29 de outubro último, no webinar promovido pela Câmara de Comércio Brasileiro-Americana da Flórida (Baccf), o secretário-Executivo do Ministério da Infraestrutura (MInfra),

Marcelo Sampaio, fez uma “previsão de R\$ 250 bilhões de investimentos privados até 2022”. No Dia de Finados, 2, na live do jornal Valor Econômico, o presidente da Câmara Federal Rodrigo Maia voltou a criticar o rumo da economia do Brasil: “Estamos caminhando a passos largos para o precipício.”



https://portogente.com.br/images/600_Navio_2.jpg
Porto de Santos, no litoral paulista, foi inserido no rol de privatizáveis do governo. Crédito: Portogente.

Um país da dimensão e de tantas oportunidades como o Brasil, mesmo em crises política e econômica, conta com uma estrutura de governabilidade sólida. Por isso, é atrativo para investimentos. E tem enorme potencial de crescimento. Neste cenário, está em processo prioritário de desestatização os portos de Vitória, no Espírito Santo, Itajaí, em Santa Catarina, e um dos mais importantes ativos nacionais, o Porto de Santos, no litoral paulista. Numa conjuntura de custo de oportunidade baixo para esses portos.

O ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas realiza uma gestão com excelentes resultantes. Todavia, a privatização do porto de Vitória, apresentada como paradigma, é um fracasso anunciado, com custo alto para a nação. Assim sendo, aumenta a apreensão em relação à desestatização do Porto de Santos, de complexidade muito maior. Sem, contudo, desacreditar a possibilidade de sucesso.

Sem portos eficientes, será impossível reverter a situação econômica dramática do Brasil. É sobejamente conhecido que a estrutura portuária é estratégica para o desenvolvimento de toda a sua zona de influência, através da integração da produção nacional às cadeias de abastecimento internacionais do mundo. Urge, assim, que se implante o porto do futuro, com tecnologia, para ter velocidade, eficiência e confiabilidade dos fluxos de transporte.

Esse porto do futuro tem que ter administração descentralizada, autonomia no planejamento, regulação e fiscalização da atividade portuária. Inclusive o poder de negociar áreas e valores a serem pagos para atrair cargas e serviços. Caso contrário, sem aptidão para inovar, continuará atrelado a um passado enlacrado.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 05/11/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

USIMINAS: PRODUÇÃO DE AÇOS LAMINADOS EM OUTUBRO TEM MAIOR VOLUME DESDE MARÇO

Em comunicado ao mercado divulgado nesta quinta-feira, 5, a Usiminas reafirmou a normalidade da sua produção e vendas no mês de outubro. A empresa diz que “reforça seu compromisso com a geração de resultados sustentáveis e seus esforços para atendimento da demanda de seus clientes locais”.

De acordo com a siderúrgica, a produção total de aços laminados foi de 370,5 mil toneladas, maior volume produzido desde março, marca 3,3% acima da média vista no primeiro trimestre deste ano e 9,4% maior do que a média de 2019. O volume total de vendas do seu segmento de siderurgia em outubro foi de 366,3 mil toneladas, também o maior volume desde março de 2020, sendo 4,9% acima da média do primeiro trimestre e 7,1% superior à média de 2019.

Ainda em outubro, o volume de vendas para o mercado interno foi de 354,4 mil toneladas, o que representou 97% do total, e a maior marca desde março de 2020, 17,8% acima da média do

primeiro trimestre e 15,6% superior à média de 2019. Já o mercado externo representou 11,8 mil toneladas de vendas (3%), destinadas principalmente para cadeias produtivas no exterior relacionadas a clientes nacionais.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 05/11/2020

FREITAS: HÁ CONDIÇÃO DE FAZER LEILÃO DA 6ª RODADA DE AEROPORTOS EM ABRIL

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, disse nesta quinta-feira, 5 que o governo deve ter condições de fazer o leilão da sexta rodada de concessões aeroportuárias por volta do mês de abril de 2021. Freitas ponderou que o Tribunal de Contas da União (TCU) ainda precisa deliberar sobre os estudos e o edital do certame, que conta com 22 aeroportos.

Em fala no evento Macro Vision 2020, promovido pelo Itaú, o ministro ainda comentou que o governo começa perceber uma recuperação do setor aéreo. Segundo ele, a expectativa é de chegar ao fim do ano com cerca de 65% do mercado doméstico que havia antes da pandemia do novo coronavírus. “No internacional é um pouco mais lenta, mas ano que vem acreditamos conseguir caminhar a passos largos nessa recuperação”, afirmou o ministro.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 05/11/2020

PROXIMIDADE DE DECISÃO ELEITORAL NOS EUA ANIMA BOLSA, MAS PETRÓLEO É RISCO

O Ibovespa pode mirar o terceiro dia consecutivo de valorização, em sintonia com as bolsas internacionais que sobem em meio à expectativa de que a eleição americana caminhe para o desfecho, ou pelo menos já tenha logo a indicação de quem será o vencedor. O apetite a risco é reduzido à medida que o democrata Joe Biden parece mais próximo de conquistar a Casa Branca. A alta ocorre apesar da pretensão do republicano Donald Trump de contestar na justiça o resultado eleitoral e mesmo com a possibilidade de um pacote fiscal menos robusto sendo aprovado pelos democratas. Isso porque o partido republicano poderá manter o controle no Senado.

O otimismo ainda é respaldado pelo anúncio de mais estímulos pelo Banco Central da Inglaterra e sua indicação de que poderá adotar mais medida para impulsionar a economia, que ainda sofre o efeitos da primeira onda de covid-19 e agora é ameaçada por mais uma fase da pandemia.

Para o economista-chefe do ModalMais, Álvaro Bandeira, a definição eleitoral ficando cada vez mais próxima, tira o peso nos mercados, e por isso o bom humor. “Uma dúvida a menos no ar, e historicamente democratas são melhores vistos pelo mercado de capitais”, afirma.

A apuração parcial da eleição nos EUA mostra que Biden já obteve 264 votos no colégio eleitoral, contra 214 do presidente Donald Trump. Para conquistar a Casa Branca, são necessários 270 votos.

Ontem, o Ibovespa fechou com ganho de 1,97%, aos 97.866,81 pontos, e a expectativa é que alce novos voos, retomando o nível psicológico dos 100 mil pontos. Porém, a queda do petróleo no mercado internacional esta manhã pode limitar um possível ganho na B3 que, às 11h22, subia 2,03%, aos 99.849,21 pontos. As ações da Petrobras tentavam alta entre 0,56% (PN) e 0,20% (ON).

“Os mercados estão trabalhando com o melhor dos mundos, ignorando uma possível contestação de Trump e além das incertezas que cercam um novo pacote nos EUA, qual será o valor, quão será a dificuldade de aprovação...”, descreve André Machado, sócio fundador do Projeto Os 10%, escola de traders.

Além disso, questões internas como a derrubada do veto da desoneração da folha de pagamento, ontem, fica no radar. Mesmo que a notícia em si não tenha influenciado os negócios na véspera,

traz um alerta. “O mercado está anestesiado. Só que aqui está subindo menos do que lá fora por conta das questões internas”, diz Machado, ao cita que enquanto o Ibovespa futuro acumula alta de 5,26% este mês, o &P 500 futuro tem ganhos de 6,62%. “. Ontem, houve a derrubada do veto, e isso terá um custo. Foi uma derrubada massacrante, indicando que o governo não tem total apoio do Centrão para apoiar a reformas”, avalia Machado.

No âmbito corporativo, o investidor avalia os balanços do Banco do Brasil, cujo lucro líquido ajustado foi de R\$ 3,482 bilhões no terceiro trimestre, recuo de 23,3% na comparação com o mesmo intervalo de 2019. Já em relação ao segundo trimestre, porém, o lucro avançou 5,2%. Neste caso, o número foi influenciado, principalmente, pela redução de 6,8% da PCLD ampliada. As ações do banco subiam 1,35%.

A Hering também informou resultado: lucro líquido de R\$ 155,5 milhões no terceiro trimestre, alta de 142,5% ante igual período de 2019. Os papéis da empresa tinha ganhos de 1,99%.

Já a Vale tinha alta de 0,22%. A empresa anunciou que sua subsidiária Vale Canadá Limited (VCL) firmou acordo de exclusividade por 30 dias com um consórcio para negociar a venda de sua participação na Vale Nouvelle-Calédonie (VNC).

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 05/11/2020

COM FED, BOLSA ACENTUA GANHOS E FECHA EM ALTA DE 2,95%

Com alguns estados ainda sem apuração definida, as iniciativas jurídicas da campanha de Donald Trump nas regiões em que o adversário Joe Biden obteve vantagem por pequena margem, como Michigan e Wisconsin, bem como naquelas em que a contagem prossegue com Biden à frente, como Nevada, ou em que a liderança do republicano vem diminuindo, como a Pensilvânia, não parecem ter afetado a confiança dos mercados globais de que um resultado claro para a eleição americana venha a ser alcançado sem muito atraso.

Assim, os ganhos nas bolsas se distribuíram nesta quinta-feira da Ásia à Europa e aos Estados Unidos, com a B3 aproveitando a onda de apetite por risco no exterior para emendar o terceiro ganho, desta vez de 2,95%, aos 100.751,40 pontos, após avanços de 1,97% e 2,16% nas sessões anteriores, uma sequência como não se via desde junho. A redução da percepção de risco levou o CDS de 5 anos do Brasil nesta tarde ao menor nível desde 10 de março, a 190, comparado a 203,8 pontos no fechamento de ontem.

A provável vitória de Biden contribuiu para que o Ibovespa recuperasse hoje a marca dos seis dígitos, algo que não ocorria desde 27 de outubro no intradía e desde 26 de outubro, no encerramento. Na máxima da sessão, o índice da B3 foi hoje aos 100.921,63 pontos, saindo de mínima a 97.872,27 e buscando o seu melhor nível de fechamento desde o último dia 26, então a 101.016,96 pontos. Em Nova York, os ganhos ficaram em torno ou acima de 2% no fechamento. Na B3, o giro financeiro foi de R\$ 29,7 bilhões na sessão, com o Ibovespa acumulando ganho de 7,24% nesta primeira semana de novembro e reduzindo as perdas do ano a 12,88%.

Nesta quinta-feira, as indicações de que o Banco da Inglaterra e o Banco Central Europeu permanecem engajados na concessão de estímulos também condicionaram o sentimento positivo dos mercados desde cedo – à tarde, o mercado acompanhou o fim da reunião do Federal Reserve com especial atenção, no dia seguinte a se consolidar o favoritismo de Biden à Casa Branca, o que reforçou a expectativa para os comentários de Jerome Powell. Não por acaso, durante a entrevista do presidente do Fed, o Ibovespa seguiu renovando máxima da sessão, em alta de 3,12% no pico do dia.

“A recuperação econômica será mais forte com mais apoio fiscal, que pode fazer o que não podemos: substituir renda perdida”, disse Powell, no momento em que o Ibovespa renovava picos da sessão, logo após o presidente do Fed ter observado que “mais apoio provavelmente será necessário” a partir das políticas monetária e fiscal. Os comentários da autoridade monetária parecem reforçar o apelo para que novos estímulos sejam concedidos, mesmo em um Congresso futuramente ainda dividido entre democratas e republicanos. “Discutimos (hoje no Fomc) como

podemos ajustar o QE (afrouxamento quantitativo) para fornecer mais acomodação, se necessário”, disse também Powell, na coletiva.

“O Fed afirmou que a atividade e o emprego seguem bem abaixo dos níveis do começo do ano, e se mantém comprometido a apoiar a recuperação da economia, utilizando toda gama de ferramentas monetárias para atingir esse objetivo. Ou seja, o BC dos EUA ainda tem lenha para queimar e fortalecer ainda mais o mercado via compra de títulos e outras medidas monetárias para destravar o crédito”, aponta Rafael Ribeiro, analista da Clear Corretora.

“Mesmo que a mudança de presidente (nos EUA) seja uma realidade, o que naturalmente traz volatilidade, o mercado está focado em dois aspectos: novo pacote de estímulos será liberado e a maioria republicana no Senado deve dificultar os planos de Biden de implementar mudanças drásticas na taxaço das empresas”, observa o analista. “Em outras palavras, as incertezas sobre mudanças expressivas do lado legislativo e sobre programas que colocariam em xeque a saúde fiscal dos EUA foram mitigadas”, acrescenta.

Para Scott Hodgson, gestor de renda variável na Galapagos Capital, a vitória de Biden acompanhada de Congresso dividido entre democratas (maioria na Câmara) e republicanos (maioria no Senado) foi o melhor resultado que poderia se esperar para a eleição americana. “Com uma onda azul (Biden na presidência e maioria democrata em ambas as casas), provavelmente haveria aumento de impostos e mais regulação, embora, no curto prazo, a perspectiva também fosse favorável, com a possibilidade de estímulos maiores. De qualquer forma, a história mostra que, nos dois meses seguintes à eleição, seja com vitória democrata ou republicana, o mercado costuma subir”, acrescenta o gestor, que mantém viés favorável para a B3 neste fechamento de ano.

Com os ventos favoráveis do exterior, os ganhos voltaram a se distribuir bem por empresas e setores nesta quinta-feira, como commodities (Vale ON +1,58%, Petrobras PN +0,86%), utilities (Eletrobras PNB +3,93%) e bancos (Itaú PN +2,36%). Na ponta do Ibovespa, Ultrapar subiu hoje 15,09%, à frente de Cosan (+10,12%), Gol (+9,89%) e Azul (+9,50%). No lado oposto, CSN fechou em baixa de 2,15%, mesmo após a empresa ter reiterado, em comunicado ao mercado, que está comprometida com a oferta pública inicial (IPO, na sigla em inglês) do seu segmento de mineração, mantendo o cronograma original, “observando unicamente as condições de mercado adequadas para sua realização” – após rumor de que poderia ficar para 2021.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 05/11/2020



EXTRA ONLINE

PRODUÇÃO E VENDAS DA USIMINAS EM OUTUBRO SUPERAM NÍVEIS PRÉ-PANDEMIA

Por Alúcio Alves

SÃO PAULO (Reuters) - A Usiminas anunciou nesta quinta-feira que a produção de aços laminados de sua unidade de siderurgia em outubro foi de 370,5 mil toneladas, o maior volume desde março, 3,3% acima da média do primeiro trimestre e 9,4% superior à média de 2019.

Já o volume de vendas da unidade siderúrgica foi de 366,3 mil toneladas, também o maior volume desde março e 4,9% acima da média do primeiro trimestre e 7,1% superior à média de 2019.

O volume de vendas para o mercado interno foi de 354,4 mil toneladas, 97% do total, 17,8% acima da média do primeiro trimestre e 15,6% superior à média de 2019.

Fonte : Extra Online

Data : 05/11/2020

PETRO RIO ASSINA ACORDO PARA VENDER FATIA DE 10% NO CAMPO DE MANATI À GAS BRIDGE

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - A Petro Rio assinou acordo com a Gas Bridge SA para venda de sua participação de 10% no Campo de Manati, em transação com valor total de 144,4 milhões de reais, informou a empresa em fato relevante nesta quinta-feira.

O negócio inclui a transferência de todas as responsabilidades da Petro Rio pelo ativo, incluindo a participação no abandono do empreendimento, acrescentou a companhia.

A transação, no entanto, está sujeita a condições precedentes, dentre as quais está o êxito da Gas Bridge na aquisição da participação da Petrobras em Manati, ainda segundo a Petro Rio.

A Petrobras informou em agosto que entrou em etapa de recebimento de ofertas vinculantes por sua participação de 35% no campo de Manati, na Bahia.

Também em agosto, a Enauta participações, que detém 45% em Manati, informou que fechou a venda à Gas Bridge da totalidade de sua participação no ativo, por 560 milhões de reais.

A Petro Rio disse que sua operação para deixar Manati envolve o recebimento pela empresa de uma parcela fixa de 124,4 milhões de reais e 20 milhões de reais em "earn-out", sujeitos a determinadas aprovações regulatórias subsequentes relacionadas ao campo.

A data efetiva da venda será 31 de dezembro de 2020, e a Petro Rio continuará tendo o direito à geração de caixa de Manati até essa data, acrescentou a empresa.

A petroleira disse que o movimento "faz parte da estratégia de valor da companhia através de uma gestão dinâmica de seu portfólio de ativos e reforça o foco da Petro Rio nos ativos operador que compõem o cerne do seu negócio".

Fonte : Extra Online

Data : 05/11/2020

GOVERNO MANDA PARA TCU PROJETO DE LEILÃO DA DUTRA

Por Alberto Alerigi Jr.

SÃO PAULO (Reuters) - A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) enviou nesta quinta-feira ao Tribunal de Contas da União (TCU) os estudos para a nova concessão da Rodovia Presidente Dutra, principal entroncamento rodoviário do país e que liga as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

O plano inclui leilão de trecho da BR-101 entre o Rio de Janeiro (bairro Campo Grande) e Ubatuba (SP). A aprovação pelo TCU é a última etapa antes da publicação do edital de concessão. A expectativa de realização do leilão é para o primeiro semestre de 2021, informou o Ministério da Infraestrutura em comunicado à imprensa.

Mais cedo, o ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou que a expectativa para o leilão das rodovias é de ocorrer "no início de 2021".

A Dutra atualmente é operada pela CCR, que por anos discutiu com o governo sobre uma eventual prorrogação da concessão mediante ativos contratuais que previam mais investimentos. O contrato vence em fevereiro.

O novo operador da rodovia administrará a estrada por 30 anos. Nesse período, terá que investir mais de 14,5 bilhões de reais. A proposta enviada ao TCU prevê concessão de 625,8 quilômetros. Entre as principais intervenções do projeto está a implantação da nova subida para Serra das Araras, na BR-116/RJ, informou o ministério.

O leilão ocorrerá pelo modelo híbrido de concorrência. Nesse formato, o edital traz o valor máximo da tarifa e um teto de desconto. Ganha o leilão quem oferecer o maior desconto ao usuário dentro do teto permitido. O critério de outorga será usado para o desempate entre concorrentes, afirmou o ministério.

Fonte : Extra Online

Data : 05/11/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

REGULARIZAÇÃO DO ABASTECIMENTO DE ENERGIA EM AMAPÁ PODE LEVAR ATÉ 30 DIAS

Por Larissa Fafá - 5 de novembro de 2020 - Em Setor elétrico



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/11/Comitiva-do-MME-com-Bento-Albuquerque-em-vistoria-a-subestacao-em-Macapá-danificada-por-um-incendio-em-3-de-novembro-de-2020-foto-por-MME.png?size=600x300&lossy=1&strip=1&webp=1>

1
Vistoria na subestação em Macapá danificada por um incêndio, provocando um apagão no estado (5/11, MME)

BRASÍLIA – O Ministério de Minas e Energia (MME) acredita que será possível restabelecer até 70% do abastecimento de energia do Amapá nesta quinta (5), após reparos na subestação atingida por um incêndio há dois dias. O apagão afeta 14 cidades, incluindo a capital Macapá

“Em até 30 dias nós vamos reestabelecer as condições normais de segurança energética do Amapá. A prioridade número um que foi dada pelo presidente Bolsonaro é restabelecer o fornecimento de energia para a população e estamos trabalhando para que isso ocorra na maior brevidade possível”, disse o Bento Albuquerque à imprensa local.

Ontem, o ministro embarcou para o Amapá após receber a visita do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM/AP), para discutirem o assunto. Albuquerque determinou a criação de um gabinete de crise para lidar com a emergência.

Além do ministro, estão presentes no estado o secretário de Energia Elétrica, Rodrigo Limp, o diretor-geral da Aneel, André Pepitone, e o diretor-geral do ONS, Luiz Carlos Ciochi.

Com a queda da subestação, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) desligou automaticamente as linhas de transmissão Laranjal-Macapá, bem como as usinas hidrelétricas Coaracy Nunes e Ferreira Gomes, que abastecem a região.

O governo pretende levar geradores do Amazonas para dar maior segurança ao fornecimento de energia elétrica e atender locais específicos que possa ficar desassistidos mesmo após o reparo programado.

Ainda de acordo com Albuquerque, a Casa Civil em conjunto com as pastas da Economia, Infraestrutura, Desenvolvimento Social e o próprio Minas e Energia participaram de reunião na manhã desta quinta para avaliar a logística para atender todas as localidades.

“Tudo que for possível tecnicamente para reestabelecer está sendo estudado”, completou

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 05/11/2020

LEILÃO DE PPP PARA ILUMINAÇÃO DE BELÉM RECEBE OITO PROPOSTAS

Por epbr - 4 de novembro de 2020 - Em Setor elétrico, Transição energética

O leilão para a Parceria Público-Privada (PPP) de iluminação pública de Belém recebeu oito propostas de empresas ou consórcios interessados. A concorrência prevê a modernização e manutenção de mais de 90 mil pontos de iluminação pública com o uso de lâmpadas de LED e gerenciamento para elevar a qualidade e reduzir o consumo de energia da rede de iluminação da capital do Pará.

A abertura dos envelopes e o anúncio dos vencedores vai acontecer na próxima sexta (6), na B3, em São Paulo.

No mesmo dia, também na B3, será feito o leilão de PPP para Sapucaia do Sul, no Rio Grande do Sul. Foram apresentadas oito ofertas para a iniciativa que prevê a modernização de 13 mil pontos de iluminação pública com LED proporcionando economia de, ao menos, 50% no gasto público com a iluminação do município.

De segunda a sexta, pela manhã, assinantes da newsletter Comece seu dia recebem por e-mail um briefing produzido pela agência epbr com os principais fatos políticos, notícias e análises sobre o setores de petróleo e energia.

Os dois projetos de PPP foram estruturados pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI) do Ministério da Economia em parceria com o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) e a Caixa Econômica. As propostas são parte de um leque de iniciativas apoiadas pelo Banco Mundial por meio da Corporação Financeira Internacional (IFC) e da Global Infrastructure Facility.

Este será a segunda rodada de leilões de PPPs de energia pública realizada este ano com apoio da SPPI. Em 14 de agosto, a secretaria apoio os leilões de energia dos municípios de Aracaju (SE), Feira de Santana (BA) e Franco da Rocha (SP).

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 05/11/2020

CONGRESSO APROVA LIBERAÇÃO DE R\$ 740 MILHÕES PARA AS OBRAS DE ANGRA 3

Por Larissa Fafá - 4 de novembro de 2020 - Em Setor elétrico

BRASÍLIA – O Congresso Nacional aprovou nesta quarta (04) a abertura de crédito de R\$ 743,9 milhões para a Eletronuclear investir na nas obras da usina nuclear de Angra 3, no Rio de Janeiro. O aporte será feito pela holding Eletrobras e faz parte dos esforços para avançar com etapas críticas do projeto antes da contratação da conclusão das obras.

De acordo com o texto enviado pelo governo, a suplementação do orçamento para a estatal tem como objetivo atender compromissos em aberto com fornecedores estrangeiros para a implantação do empreendimento.

Os recursos são essenciais para que a estatal mantenha seu planejamento em concluir a chamada “linha crítica” da usina, com a contratação de serviços de construção civil e montagem eletromecânica.

O assessor da Diretoria Técnica da empresa, Roberto Travassos, explicou na semana passada que a proposta é finalizar obras essenciais e facilitar o trabalho do futuro contrato de EPC, que deve ser firmado no final de 2021.

A expectativa é que esta primeira etapa das obras seja iniciada em outubro de 2021. Simultaneamente, o planejamento do governo é publicar o edital do EPC para a segunda fase de obras em agosto do próximo ano para que as obras comecem em março de 2022.

A contratação de uma empresa por meio de um EPC – contrato de engenharia, suprimento e construção – para finalização de Angra 3 foi recomendada pelo Conselho do Programa de Parcerias e Investimento em um relatório de junho deste ano. O BNDES está à frente da análise para definição da modelagem e licitação.

O reforço da dotação orçamentária de Angra 3 será custeado por recursos da Eletrobras. As empresas do grupo, bem como da Petrobras, são excluídas do cálculo do resultado primário do setor público.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 05/11/2020

EUA CONFIRMAM ABANDONO DO ACORDO DE PARIS EM MEIO À ELEIÇÃO INDEFINIDA

Por epbr - 4 de novembro de 2020 - Em Clima, Internacional

O governo do candidato à reeleição nos EUA, Donald Trump, formalizou a saída do país do Acordo de Paris. O anúncio ocorre em meio aos anúncios de recursos à Justiça e de pedidos de recontagem do republicano na corrida presidencial contra o democrata Joe Biden, nesta quarta (4).

Biden lidera, mas a eleição segue indefinida com a demora na contagem de votos, em uma eleição marcada pelas acusações de fraude feitas por Trump, que questiona o sistema de votação. Um dos alvos do republicano é a votação por correio, que já existia, mas foi ampliada devido à ameaça de contaminação pelo novo coronavírus.

“Hoje, começamos o processo formal de retirada do Acordo de Paris. Os EUA têm orgulho de seu histórico como líder mundial na redução de todas as emissões, promoção da resiliência, crescimento da economia e garantia de energia para nossos cidadãos. Nosso modelo é realista e pragmático”, afirmou o secretário de Estado, Mike Pompeo, nesta quarta (4).

Trump já havia anunciado que abandonaria o acordo, medida que deve ser revertida caso a vitória de Joe Biden seja confirmada. O atual presidente chegou a afirmar que não “acredita” no aquecimento global e duvida da conclusão majoritária da comunidade científica que as mudanças são provocadas por ação humana.

“Para cumprir o meu dever solene de proteger os Estados Unidos e os seus cidadãos, os Estados Unidos vão se retirar do acordo do clima de Paris, mas iniciam as negociações para voltar a entrar no acordo de Paris ou em uma transação inteiramente nova em termos justos para os Estados Unidos, suas empresas, seus trabalhadores, suas pessoas, seus contribuintes “, afirmou Trump, em 2017.

O EUA assinaram o acordo em 2016, durante o governo de Barack Obama.

Término da contagem dos votos dificilmente será desfecho das eleições

A reta final da corrida presidencial americana ainda está distante. Os republicanos já anunciaram que vão pedir recontagem de votos, processo que pode se arrastar pelas próximas semanas. Como as regras eleitorais não são unificadas, cada estado tem seus próprios prazos e requisitos para processar novamente a escolha dos eleitores.

Trump chegou a declarar vitória na terça (3), a “noite das eleições”, que desta vez não foi suficiente para determinar quem será o futuro presidente do EUA. Diversos estados ainda precisavam concluir a apuração quando Trump afirmou que já teria as condições de vencer a eleição.

Até o momento, Biden lidera, com 248 dos 270 delegados necessários para se eleger. Com a apuração em Michigan perto do fim e pendendo por uma margem apertada para o democrata, pode garantir 264 delegados enquanto o país aguarda o fim da contagem dos votos.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 05/11/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO ESPERA FAZER AO MENOS 40 LEILÕES DE INFRAESTRUTURA EM 2021

Estudos da NovaDutra devem ser enviados ao TCU ainda nesta semana, diz ministro
Por Ivan Martínez-Vargas

SÃO PAULO — O ministro Tarcísio de Freitas, da Infraestrutura, afirmou nesta quinta-feira que o governo deve acelerar o cronograma de concessões no ano que vem e que o calendário de leilões não deve ser alterado com a pandemia do coronavírus.

Segundo ele, há atualmente 40 ativos que estão sendo apreciados pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e que devem ir a leilão em 2021. Tarcísio afirmou que os projetos representam R\$ 70 bilhões em investimentos.

O ministro também disse que a pasta deve enviar ainda nesta semana ao TCU os estudos para a nova concessão da Dutra, rodovia que liga São Paulo e Rio de Janeiro.

Entre os destaques de leilões previstos para 2021, estão as concessões das rodovias BR-153 entre Goiás e Tocantins, BR-163 entre Mato Grosso e Pará, a concessão de 22 aeroportos regionais em três blocos e as ferrovias Ferrogrão e Fiol.

O ministro, que participou de evento Macrovision, realizado pelo banco Itaú, defendeu as medidas do governo Bolsonaro no combate à pandemia.

— O Brasil foi rápido para resolver e tratar a pandemia, olhando sobretudo as camadas mais baixas (da população), olhou para as pessoas físicas — afirmou, em alusão ao auxílio emergencial.

Freitas não comentou o fato de o Brasil ser o país com o segundo maior número de mortos pela Covid-19 no mundo, atrás apenas dos Estados Unidos.

Freitas ainda defendeu as mudanças que o governo precisou fazer nos estudos de viabilidade para a 6ª rodada de concessão dos aeroportos, que vai passar 22 terminais à iniciativa privada em 2021.

Para o ministro, a modificação foi necessária porque o segmento foi o mais atingido pela pandemia, com forte retração de demanda. Ele também destacou uma mudança proposta pelo governo para facilitar a participação de investidores, como fundos de investimento.

A modificação acaba com a exigência de que operadores aeroportuários tenham participação acionária nos consórcios, desde que tenham acordo de cooperação técnica com o grupo que deseja participar da licitação.

Apesar das mudanças, o ministro disse que a retomada "deve caminhar a passos largos".

— Estamos bastante confiantes com o sucesso do leilão desses três blocos apesar de a pandemia ter afetado de sobremaneira o setor aéreo. A gente já começa a perceber uma recuperação. Devemos chegar no fim do ano com 65% do mercado doméstico de aviação que nós tínhamos antes da pandemia. A recuperação do segmento internacional é um pouco mais lenta, mas a gente acredita que, ao longo do ano que vem, a gente vai conseguir caminhar a passos largos nessa recuperação — afirmou Tarcísio de Freitas.

O ministro comentou ainda que a pasta prevê lançar até o início de dezembro a consulta pública para a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo, a primeira a ser privatizada no país.

O leilão do ativo é considerado um teste para privatizações maiores, como a do Porto de Santos, prevista para 2022.

A meta do governo, segundo Freitas, é ter R\$ 250 bilhões em contratos com a iniciativa privada nos próximos dois anos

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/11/2020

BOLSA SOBE 2,9% E VOLTA AOS 100 MIL PONTOS, COM PERSPECTIVA DE VITÓRIA DE BIDEN NOS EUA; DÓLAR CAI A R\$ 5,54

Analistas destacam que equilíbrio entre democratas e republicanos na Câmara e no Senado contribuem para retirar parte dos riscos envolvidos no pleito

Por Gabriel Martins*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24729972-e26-194/FT1086A/652/xJAPAN-US-VOTE-GO44N3KS9.1.jpg.pagespeed.ic.rZDZdpg12Q.jpg>

Diante da indecisão sobre o vencedor na eleição americana, investidores não têm parâmetro para os negócios, o que explica a volatilidade no mercado ao longo da semana Foto: Behrouz Mehri / AFP

RIO — As bolsas tiveram um novo dia de alta nesta quinta-feira, com a perspectiva de que Joe Biden está inclinado a ganhar as eleições americanas. No Brasil, o Ibovespa (referência da B3) subiu 2,95%, aos 100.751 pontos. Na máxima, foi aos 100.922 pontos, No câmbio, o dólar comercial recuou 1,92%, a R\$ 5,545, menor patamar desde 9 de outubro.

Especialistas destacam que uma possível gestão democrata pode contribuir para um mercado mais equilibrado, reduzindo disparadas no câmbio e tombos nas ações.

Em Nova York, tanto o Dow Jones quanto o S&P subiram 1,95%. A Bolsa eletrônica Nasdaq avançou 2,59%.

Eleição nos EUA: Biden está perto da vitória, mas Trump ainda pode virar: veja o que cada um precisa para vencer

A eleição americana segue conturbada, ainda não sendo possível cravar vitória de Biden ou Trump. Os analistas destacam, porém, que as chances de grandes atritos judiciais são reduzidas, na comparação com o pleito de 2000 entre George W. Bush e Al Gore, e que o equilíbrio entre democratas e republicanos na Câmara e no Senado também influencia uma toada mais positiva nos negócios.

— O mercado esperava uma onda azul, com democratas ganhando Casa Branca, Câmara e Senado. Entretanto, a apuração mostra que o Senado tende a ficar na mão dos republicanos. Se por um lado isso dificulta uma aprovação maciça de um pacote de estímulos, também tende a evitar uma onda de aumento de impostos, numa eventual vitória de Biden. Isso deixa os investidores menos receosos — destaca Alejandro Ortiz, economista da Guide Investimentos.

Sobre as tentativas de Trump de parar a apuração e até mesmo pedir recontagem de votos em estados como Michigan e Arizona, Ortiz acrescenta que o mercado não vê grandes possibilidades de estas tentativas gerarem uma mudança no cenário dos votos:

— Em 2000, a recontagem na Flórida ocorreu com uma margem na faixa de dois mil votos. Agora, falamos de uma vantagem acima de 100 mil votos. Proporcionalmente, não é muito dentro de todos os votos destes estados, mas a margem é muito mais ampla, dificultando a leitura de uma virada no jogo que faria Trump levar esses estados.

Impacto no Brasil

Embora a eleição seja americana, o impacto dela é mundial. No caso brasileiro, os analistas destacam que a postura mais diplomática e institucional de Biden pode contribuir para gerar menos ruídos no mercado, o que beneficia outros países, especialmente emergentes, como o Brasil.

— A postura de Biden aponta que, numa eventual vitória, a presidência americana será mais previsível e sem grandes conturbações diplomáticas. Para os investidores, quanto menos imprevisibilidade, melhor. Então, esta premissa tende a beneficiar os mercados internacionais, incluindo o Brasil — destaca Felipe Padua, gestor da Pacífico.

Padua acrescenta que, caso realmente Biden siga uma postura mais institucional na eventual presidência, é plausível considerar que haverá redução nos ruídos, fazendo com que os investidores saiam um pouco da proteção do dólar e procurem outros ativos para investir seus recursos.

A consequência do quadro acima é uma moeda americana mais forte e Bolsas internacionais com desempenho mais positivo.

Ortiz, da Guide, também crê que a possível gestão Biden seja benéfica para o mercado financeiro brasileiro:

— A concretização de uma presidência democrata favorece o real porque Biden, ao que tudo indica, não vai fazer um tweet com potencial de derrubar os mercados instantaneamente. Com mais estabilidade e previsibilidade nos EUA, criam-se condições mais favoráveis para negócios ao redor do mundo, o que é bom para o Brasil.

Ele sublinha que é provável esperar um dólar mais comportado, talvez oscilando entre a faixa de R\$ 5,30 e R\$ 5,40. Para romper abaixo desta faixa, o economista destaca que a situação depende da situação fiscal. Segundo ele, atualmente, a questão fiscal dita cerca de 80% da taxa de câmbio no Brasil.

Outro ponto que tende a favorecer os emergentes na possível gestão Biden é a forma de conduzir a política externa, dando mais espaço para alianças.

— Nos últimos anos, a política externa americana foi mais focada no bilateralismo, o que criou muitas tarifas e incertezas no mercado global. Com uma mudança para uma agenda mais multilateral, países emergentes tendem a ser beneficiados com um cenário de redução de incertezas internacionais — diz Guilherme Motta, gestor de renda variável da GAP Asset.

Na Bolsa, as ações reagiram aos balanços do terceiro trimestre. O Banco do Brasil lucrou R\$ 3,4 bilhões entre julho e setembro, redução de 23,3% em relação ao mesmo período de 2019, após ter aumentado as reservas contra calote. Nesta sessão, as ações ordinárias (ON, com direito a voto) subiram 1,22%.

Disparando 15,09%, apareceu a Ultrapar. A empresa do setor de combustíveis registrou lucro líquido de R\$ 277 milhões julho a setembro. Em relação ao segundo trimestre deste ano, a receita líquida cresceu 31%.

Nesta sessão, O Tesouro Nacional do Brasil vendeu 59% da oferta de 750 mil Letras Financeiras do Tesouro (LFT, o Tesouro Selic) ofertadas em leilão. Em valores, a transação movimentou cerca de R\$ 4,7 bilhões.

Mercado externo

Na Europa, a Bolsa de Londres (FTSE) subiu 0,39%. O Banco Central britânico elevou a compra de títulos em 150 bilhões de libras (US\$ 195 bilhões), acima do esperado, à medida que se prepara para danos econômicos da segunda onda de Covid no país. A medida foi anunciada no dia em que a Inglaterra entrou em uma nova fase de lockdown.

Em Paris (CAC) e Frankfurt (DAX), as altas foram de, respectivamente, 1,24% e 1,98%.

Na Ásia, os mercados fecharam no azul. Em Tóquio, a alta foi de 1,73%. Em Xangai, o índice acionário subiu 1,3% e, em Hong Kong, a Bolsa avançou 3,25%.

Nos EUA, a General Motors (GM) registrou lucro de US\$ 4,1 bilhões no 3º trimestre de 2020, contra US\$ 2,5 bilhões do ano anterior. Suas ações fecharam com ganhos de 5,48%.

As empresas de tecnologia também subiram acentuadamente. Apple teve ganhos de 3,51%. Amazon e Facebook avançaram, respectivamente, 3,27% e 2,65%. O destaque, porém, ficou na conta das empresas de cannabis, após alguns estados terem votado favoravelmente à liberação do uso medicinal e/ou recreativo nos EUA.

A empresa Tilray, de produtos farmacêuticos e também à base de cannabis, disparou 29,84% nesta sessão.

China: meta de crescimento anual de 5% do PIB

A China está perto de determinar uma meta de crescimento econômico anual médio de cerca de 5% para os próximos cinco anos, na ponta mais baixa das faixas anteriormente consideradas devido aos riscos globais, disseram fontes.

Pequim está buscando determinar uma meta de crescimento mais flexível para o 14º plano quinquenal para se proteger contra riscos externos causados pela pandemia do novo coronavírus e por divergências com os Estados Unidos, disseram três fontes envolvidas com a discussão após reunião da liderança na semana passada.

Nenhuma decisão foi tomada ainda, já que o governo ainda está preparando metas econômicas e de desenvolvimento social detalhadas segundo o plano de cinco anos, disseram as fontes.

Na reunião da semana passada, o presidente chinês Xi Jinping e outras autoridades apresentaram um plano de cinco anos e objetivos para os próximos 15 anos. Eles incluem a meta de tornar a China um país de "alta renda" até 2025 e avançar para ser uma nação "moderadamente desenvolvida" até 2035, o que implica renda de mais de US\$ 20 mil por pessoa.

* Com Reuters

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/11/2020

NA GUERRA DO FRETE, MERCADO LIVRE INVESTE EM AVIÕES EXCLUSIVOS PARA ENTREGAR MAIS RÁPIDO

Frota conta com oito aeronaves, quatro das quais ficam no Brasil

Por *Bloomberg*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24730446-9dc-f9f/FT1086A/652/xavi.jpg.pagespeed.ic.yTVZTZzHWr.jpg>

MercadoLibre's aircraft Foto: Vinicius Stasolla / MercadoLibre

MADRI - O grupo argentino de comércio eletrônico Mercado Livre decidiu recorrer a aviões de uso exclusivo para reduzir os prazos de entrega em meio à contínua expansão das vendas on-line na América Latina.

A frota na região, composta por quatro aeronaves no Brasil e outras quatro no México, pertence a companhias aéreas já existentes, que também serão responsáveis por sua operação, de acordo com Ariel Szarfsztejn, vice-presidente sênior da companhia.

O Mercado Livre está investindo cerca de R\$ 200 milhões e 750 milhões de pesos mexicanos em cada país, por ano, como parte do projeto, à medida que sua estratégia de logística ganha tração.

- O acordo nos permitirá chegar a regiões mais distantes em um período mais curto - disse Szarfsztejn em entrevista.

No Brasil, o Mercado Livre já entrega cerca de 80% dos itens armazenados e distribuídos pela rede própria da empresa nas primeiras 48 horas, em comparação com 89% no México e 85% na Argentina.

Crescimento acelerado

O crescimento da companhia tem sido acelerado diante do aumento das compras on-line durante a pandemia. O volume bruto de mercadorias (GMV) subiu 117% no terceiro trimestre, enquanto o número de compradores únicos atingiu um recorde de 35 milhões, de acordo com dados divulgados na noite de quarta-feira.

O Mercado Livre já havia utilizado espaço de carga em voos comerciais no passado, mas esse novo arranjo permite operar rotas com mais flexibilidade - por exemplo, com envios durante à noite.

No último ano, executivos da empresa viajaram para diversos países asiáticos com o objetivo de estudar projetos semelhantes, como os do Alibaba e da JD.com.

O modelo do Mercado Livre é semelhante ao da Amazon. A empresa de Seattle tem 60 aeronaves na América do Norte e opera em 30 aeródromos, de acordo com relatório da Jet Fuel Intelligence.

- Estamos aprendendo a construir a melhor solução para as necessidades da América Latina - disse Szarfsztejn.

As ações do Mercado Livre atingiram nova máxima histórica nesta quinta-feira, após o forte balanço do terceiro trimestre ter levado a uma série de revisões para cima nas estimativas de analistas. O HSBC elevou seu preço-alvo de US\$ 1.350 para US\$ 1.600 -- sugerindo potencial de alta de cerca de 22% em relação ao fechamento de quarta-feira.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/11/2020

GUEDES REÚNE LÍDERES POLÍTICOS E PEDE RETOMADA DE AGENDA ECONÔMICA APÓS ELEIÇÕES

Ministro pede esforço concentrado para votar a estratégia “de volta para o futuro”

Por Geralda Doca



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24730310-292-d8e/FT1086A/652/xPaulo-GUedes2910Jorge-William.jpg.pagespeed.ic.XW3PSJcFoo.jpg>

Guedes: estratégia é retornar à agenda econômica pré-pandemia e acelerar projetos de corte de gastos Foto: Jorge William/Agência O Globo

BRASÍLIA — Na tentativa de dar uma sinalização positiva ao mercado e atrair investimentos, o ministro da Economia, Paulo Guedes, se reuniu, nesta quinta-feira, com os líderes do governo para traçar um esforço concentrado no Congresso

Nacional, a partir de 16 de novembro, um dia após o primeiro turno das eleições municipais.

A estratégia é retornar à agenda econômica pré-pandemia e acelerar projetos de corte de gastos, como as Propostas de Emenda Constitucional (PEC) Emergencial e do Pacto Federativo.

O senador Eduardo Gomes (MDB-TO), líder do governo no Congresso, resumiu a estratégia como "volta para o futuro".

Também fazem parte da lista de projetos prioritários, a autonomia do Banco Central (BC), já aprovada no Senado, o marco regulatório do gás, a lei de falências e de cabotagem. Segundo Gomes, se for necessário o Congresso suspenderá o recesso de janeiro. Já as reformas administrativa e tributária ficarão mesmo para 2021.

— Pode escrever, será a agenda de volta para o futuro. Será uma resposta do Executivo e do Congresso para estimular a retomada da economia. Faremos esse esforço a partir de 16 de novembro — disse Gomes.

— A reunião foi para falar das pautas positivas importantes para a retomada do crescimento, como lei de falência, gás, saneamento, autonomia do Banco Central, cabotagem. É nessa linha queremos avançar — reforçou o líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR).

Segundo os líderes, a solução para o Renda Brasil, novo programa social do presidente Jair Bolsonaro, não foi tratada na reunião, que aconteceu por teleconferência e também contou com a participação do líder do governo no Senado, Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE).

O Renda Brasil deve voltar a mobilizar o Congresso, diante da falta de espaço no orçamento da União para aumento de gasto sem romper o teto que limita o crescimento das despesas.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/11/2020

DÍVIDA PÚBLICA MUNDIAL É MAIOR DO QUE NA SEGUNDA GUERRA, DIZ PRESIDENTE DO BC

Campos Neto alertou para nível da dívida brasileira que superou o patamar de 90% do PIB pela primeira vez em setembro

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, disse nesta quinta-feira que a dívida pública mundial já é maior do que no período da Segunda Guerra Mundial. Durante uma transmissão ao vivo, Campos Neto apresentou um gráfico em que mostra o histórico do nível de endividamento desde 1880 de países avançados e emergentes.

O presidente do BC ainda destacou e diz que se olhar a estatística pelo viés do risco para o sistema, o valor é quase 2,5 vezes maior do que na Segunda Guerra.

— Quando você tem uma dívida nominal muito grande e uma taxa de juros muito baixa, o efeito para a mesma mudança em juros em termos de risco é muito maior. Então se eu tivesse aqui um gráfico de value at risk (risco) em vez de nominal, ele estaria quase 2,5 vezes acima da Segunda Guerra Mundial.

Discutindo sobre a situação de países emergentes, Campos Neto mostrou um gráfico com a evolução da dívida desde 2011 e apontou que o Brasil atualmente tem uma dívida menor apenas que da Líbia e de Angola.

— Olhando a dívida no mundo emergente, a gente consegue ver que o Brasil só não é pior que Angola, também não é pior que Líbia, mas a gente claramente quando olha o conceito de dívida bruta já partiu de um ponto ruim inicial estamos num ponto que exige bastante cautela.

O Banco Central vem alertando há alguns meses sobre o crescimento dos gastos fiscais e do endividamento do país. O presidente do BC já disse mais de uma vez que o país tem que mostrar disciplina fiscal para continuar com credibilidade com investidores.

O presidente da autarquia ainda disse que é importante prestar atenção no nível de dívida porque há efeitos diretos na sociedade. A dívida pública brasileira superou o patamar de 90% do PIB pela primeira vez na história em setembro.

— A gente pode entrar claramente em um ciclo quando o mundo começa a melhorar, os juros sobem, cria um efeito pobreza tão grande pela perda nas posições de renda fixa e esse efeito pobreza cancela o crescimento antes dele nascer. A gente pode estar entrando em um ciclo vicioso nesse sentido, não estou dizendo que isso vai acontecer, mas é um ponto que chama atenção.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/11/2020

STF ADIA JULGAMENTO SOBRE ROYALTIES DE PETRÓLEO

Decisão estava prevista para o próximo dia 3 de dezembro. Não foi agendada uma nova data

Por Naira Trindade



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/21110918-00a-e8c/FT1086A/652/xplataforma.jpg.pagespeed.ic.cUbl0Owixx.jpg>

Plataforma da Petrobras: royalties ainda em debate. Foto: Divulgação

BRASÍLIA - Após apelo do governador em exercício do Rio de Janeiro, Cláudio Castro, o presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), ministro Luiz Fux, adiou o julgamento que trata da divisão dos royalties do petróleo.

O tema estava na pauta de julgamento de 3 de dezembro próximo, mas agora não há mais data definida para ser apreciado. Fux e Castro se reuniram na semana passada para discutir o assunto.

Além do governador em exercício, o presidente da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj) André Ceciliano, também havia feito apelos ao presidente da Suprema Corte para adiar o julgamento.

Ao GLOBO, Cláudio Castro afirmou que Fux é um “entusiasta da conciliação”.

— Acho que (Fux) está buscando um caminho onde os estados possam não se sentir prejudicados. Ele é um entusiasta da conciliação — afirmou o governador em exercício, que agradeceu a Fux por adiar o julgamento e, assim, evitar o colapso financeiro do Rio.

O principal argumento do estado, que encontra respaldo na avaliação de especialistas, é que royalties não podem ser confundidos com tributos.

Isso porque a Constituição determina que estados e municípios produtores recebam compensação pelos riscos e impactos sociais e ambientais ligados à produção de petróleo.

Com o adiamento, o Rio ganha tempo para iniciar uma nova rodada de discussão com outros estados.

A discussão em torno dos royalties se arrasta desde 2012, quando o Congresso aprovou lei com novas regras para a distribuição de recursos.

A legislação reduzia a fatia nos royalties de estados e municípios produtores e da União para redividir estes recursos entre todos os entes federativos.

Essa lei foi suspensa por liminar da ministra Cármen Lúcia, do STF, em 2013, a pedido do Rio e do Espírito Santo, os principais prejudicados.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 05/11/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'AGRADEÇO AO SENADO A APROVAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA DO BC', DIZ CAMPOS NETO

No projeto aprovado pelos senadores, a autarquia terá como uma de suas responsabilidades a criação de medidas para o crescimento e manutenção do emprego no País

Por Francisco Carlos de Assis e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

SÃO PAULO e BRASÍLIA - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, aproveitou sua participação numa live do Instituto ProPague nesta quinta-feira, 5, para agradecer ao Senado a aprovação da independência da autarquia. "Agradeço ao Senado a aprovação da independência do Banco Central, mas o que precisa ser preservado é a meta de inflação", complementou o banqueiro.



No bojo da proposta de independência do BC, está também a responsabilidade de assumir medidas para o crescimento e manutenção do emprego. Campos Neto diz entender que há poucas ferramentas para atuar no emprego, mas fez questão de enfatizar que a falta de controle da inflação acaba por gerar mais desemprego.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/1/1604621287811.jpg>

Campos Neto agradeceu pela aprovação do projeto de autonomia do BC. Foto: Gabriela Biló/Estadão

"Alguns BCs do mundo colocaram emprego em seus mandatos primários. Mas preferimos a expressão 'fomentar' emprego como objetivo secundário. Ganho de autonomia do BC é maior do que prejuízo de interpretação do texto", disse, acrescentando que a autonomia do BC está bem encaminhada na Câmara dos Deputados.

Campos Neto disse também durante a live que, se as reformas passarem no Congresso Nacional, isso será reconhecido pelo mercado.

Teto de gastos

Defensor do teto de gastos, Campos Neto, chamou hoje a atenção para o fato de que há, segundo ele, formas de estar dentro do teto e piorando a trajetória da dívida. No entanto, ele citou algumas decisões que podem piorar a trajetória da dívida mesmo estando dentro do teto de gastos.

"Adiar pagamento de dívidas permite cumprir o teto, mas piora a trajetória da dívida", exemplificou o banqueiro central, para quem o BC precisa comunicar que olha o teto de gastos e as formas criativas para se elevar os gastos e que, se a trajetória da dívida piorar, mesmo com o teto, a autoridade monetária vai considerar isso como um rompimento.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 05/11/2020

BRASIL DEVE ATRAIR INTERESSADOS SE FIZER LEILÕES DE PETRÓLEO EM 2021, DIZ ESTUDO

Da Redação ECONOMIA 05/11/2020 - 18:28

O Brasil não terá concorrência relevante de outros países se decidir realizar leilões de petróleo em 2021, como o já anunciado para as áreas que não foram vendidas em 2019, como Sépia e Atapu, depois que vários países cancelaram seus leilões, e pela diferença de perfil dos que já estão programados. A avaliação consta de estudo publicado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), ligada ao Ministério de Minas e Energia (MME).

Por causa da pandemia da covid-19, e a exemplo de outros países, o Brasil suspendeu a realização de duas rodadas de licitação - 7ª Rodada de Partilha de Produção e a 17ª Rodada de Concessão - que junto com a 8ª Rodada de Partilha e 18ª de Concessão, marcadas para 2021, continuam em avaliação pelo governo.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/0/1604542426200.jpg>

Em 2019, Brasil arrecadou US\$ 1 bi apenas com o regime de concessão de um bloco da bacia de Campos. Foto: Marcos de Paula/Agência Estado

A suspensão de leilões pelo mundo inteiro terá um impacto negativo de 60% no número de licenciamentos de áreas de exploração este ano comparado a 2019, de acordo com levantamento da consultoria Rystad Energy, divulgado pela EPE. Já em 2021, o Brasil pode ter sucesso nos leilões, apesar dos orçamentos menores que levarão as

petroleiras a serem mais cautelosas e seletivas quanto aos seus investimentos.

“No contexto dos leilões elencados, o Brasil se apresenta como oportunidade diferenciada para o investidor, considerando o risco geopolítico, o risco exploratório e a produtividade esperada dos campos. A maioria dos leilões internacionais previstos para 2020 e 2021 possui outro perfil, não sendo concorrentes diretos por investimentos”, afirmou a EPE.

A autarquia, porém, ressalta que a efetiva atratividade das oportunidades no cenário atual no Brasil dependerá dos termos contratuais e condições fiscais definidos no âmbito da licitação. O Brasil ainda debate no Congresso fatores como a mudança do regime de exploração de ativos do pré-sal, por exemplo.

Segundo a EPE, boa parte dos leilões previstos para 2021 envolve países com produção incipiente e/ou com maior risco de produção, como Serra Leoa, Senegal, Libéria, Somália e Filipinas. A Nigéria poderia entrar com mais força na briga pelos limitados recursos disponíveis por investidores, mas disputas internas e risco geopolítico podem atrapalhar o sucesso das ofertas.

A maior ameaça entre os leilões previstos para entre o final deste ano e 2021 seriam as três rodadas previstas para o Golfo do México e da concessão no Alasca, nos Estados Unidos. Mas a EPE destaca que, apesar de ser uma região de comprovado potencial de atrair o interesse das petroleiras, 378 blocos arrematados nas rodadas de 2019 pelos EUA arrecadaram US\$ 403 milhões. Em apenas um bloco vendido pelo Brasil no mesmo ano, na bacia de Campos sob o regime de concessão, a arrecadação foi de US\$ 1 bilhão.

Outros leilões previstos para a Noruega, Malásia e Canadá, se confirmados, poderão também dividir investimentos com o Brasil, por esses países já possuírem produção, infraestrutura e conhecimento geológico como os brasileiros.

Queda na exploração

A falta de leilões provocará queda no investimento global de exploração da ordem de 29% para o período 2020-2021 em relação a 2019, de acordo com a Rystad Energy, contra previsão de estabilidade antes da pandemia. As áreas mais afetadas foram as relativas ao shale gas (-52%) e areias betuminosas (-44%), devido à queda do preço do petróleo no mercado internacional, que deixou esses ativos menos atraentes.

Para o offshore, caso do Brasil, a queda de investimentos deverá ser da ordem de 15,6%, já que possui preços mais resilientes de produção.

"Segundo a Wood Mackenzie, contudo, o Brasil se encontra bem posicionado no ambiente global. Entre os investimentos aguardando decisão final (leilões), o Brasil é o maior detentor de recursos que continuam economicamente viáveis, mesmo com preços do Brent abaixo de US\$ 35/barril", informa a EPE.

Para a consultoria, a Venezuela e o Brasil serão os países da América Latina que serão mais afetados em volume de produção de petróleo este ano por causa da pandemia, e apenas México e Guiana devem ampliar a produção.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 05/11/2020

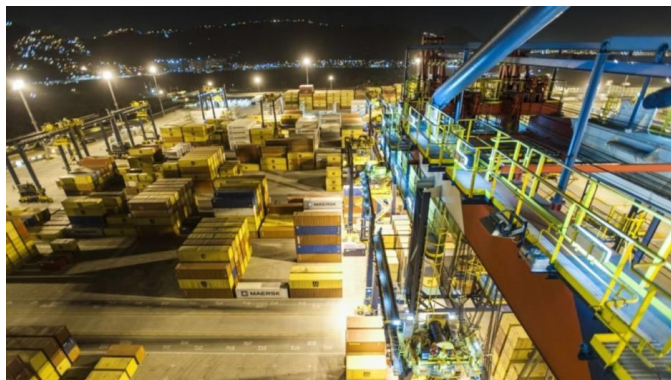
DE PORTOS A RODOVIAS, INOVAÇÃO AJUDA EMPRESAS DE TRANSPORTES A SUPERAR CRISE

Companhias viram agora o resultado do investimento em tecnologia feito durante anos; projetos em desenvolvimento foram antecipados ou ganharam reforço para ajudar a reduzir as perdas causadas pela pandemia

Por Cristian Favaro , O Estado de S.Paulo

A pandemia de covid-19 provou que colocar inovação no DNA de uma empresa pode significar sofrer menos durante uma crise. Companhias de diversas áreas de transportes que já tinham equipes dedicadas a "pensar diferente" viram agora os resultados de investimentos feitos ao longo dos anos.

"A grande maioria das organizações trabalhava até então com a inovação de forma experimental", disse Oliver Cunningham, sócio da KPMG. Nos últimos tempos, os projetos se voltaram para a atividade principal da empresa e não mais apenas para temas secundários. "A indústria percebeu que vai ter de mexer debaixo do capô, no chassi, na suspensão... não apenas na pintura."



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/6/1604591120663.jpg>

Contêineres no Porto de Santos: aumentou o número de reservas de espaço nos navios por app. Foto: Maersk

Isso porque a crise obrigou as empresas a tomarem mais risco, sob ameaça de morrerem por inanição. As companhias aéreas, por exemplo, ficaram no topo do ranking das mais prejudicadas pela pandemia. O setor viu a demanda por voos nacionais cair mais de 90% em abril e ainda hoje enfrenta queda de 60% no número de passageiros na comparação com um ano atrás. Para contornar o problema, empresas como a Gol tiveram de ser ágeis e buscar soluções imediatas. A empresa colheu frutos de investimentos tecnológicos, que sustentaram a ocupação das aeronaves perto de 80%, mesmo no auge da crise.

"As organizações trabalhavam até então com a inovação de forma experimental. Agora a indústria percebeu que vai ter de mexer debaixo do capô, no chassi, na suspensão... não apenas na pintura."

Oliver Cunningham, sócio da KPMG

No transporte rodoviário, as concessionárias buscaram alternativas até para o treinamento de pessoal, como foi o caso da EcoRodovias. A fabricante Marcopolo encontrou rapidamente uma forma de redesenhar o ônibus para atender às novas exigências dos passageiros. Nos dois casos, as respostas rápidas vieram de braços de inovação, que foram reforçados nos últimos anos.

Uma das barreiras que impedem a inovação de deslanchar nas empresas é a falta de previsibilidade, sobretudo de receitas para os projetos. "Há uma diferença entre gerar receita e gerar valor que precisa ser considerada", afirma Cunningham. Olhar apenas a geração de receita pode ser eficiente, mas pode envelhecer o portfólio da companhia. Priorizar apenas a geração de valor pode fazer o grupo ficar sem receita para alcançar os projetos. Alcançar o equilíbrio, diz, é o que os executivos do mundo estão buscando.

Veja a seguir exemplos de empresas que já investiam em inovação e conseguiram amenizar os prejuízos causados pela pandemia antecipando os projetos em desenvolvimento.

Conhecer os clientes ajudou a reduzir perdas



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/8/1604427175280.jpg>

Robô de atendimento a passageiros é 'piloto' pelo presidente da Gol, Paulo Kakinoff. Foto: Gol

Quem iria voar, quando havia medo até de abrir a porta de casa e respirar o ar da rua? Foi com uma ameaça dessa dimensão que o setor aéreo esteve no topo do ranking dos que mais sofreram com a pandemia em todo o mundo. Enfrentando uma queda brusca da demanda por voos, a Gol aproveitou seu banco de dados robusto para otimizar a ocupação das aeronaves.

Seu sistema de inteligência artificial fez com que o uso dos aviões ficasse perto de 80% mesmo em abril, o pior mês enfrentado pelo setor. No mundo, a taxa média de ocupação das aeronaves no segmento doméstico ainda estava em 64,2% em agosto, segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata).

Como as concorrentes, a companhia teve de deixar aviões no solo. Mas os que voavam estavam praticamente cheios. Mesmo assim, os custos de operação eram altíssimos - a área chegou a queimar R\$ 6 milhões por dia, em abril. Porém, em um cenário tão dramático, sua realidade era a menos pior.

Esse foi apenas um dos resultados conquistados pelo grupo diante dos investimentos cotidianos em tecnologia e inovação. Em 2018, a empresa criou o Gol Labs, laboratório de inovações que tem governança separada da equipe de tecnologia da própria companhia. O objetivo é alavancar a cultura de inovação em todas as áreas. "Os projetos precisam gerar satisfação do cliente, trazer receita ou reduzir custos", explicou Eduardo Bernardes, vice-presidente comercial e de marketing da Gol.

A pandemia acelerou na prática inovações que a empresa vinha buscando. Antes, entre 70% e 75% dos check-ins eram feitos pelos canais digitais. Na pandemia, o autoatendimento chegou a 90% em alguns aeroportos. A empresa trouxe ainda novas soluções para o período de crise, como o check-in via WhatsApp.

Outra mudança adotada bem antes da pandemia deixou a empresa à frente das concorrentes. Em 2016, a Gol apostou que seus passageiros iriam preferir aproveitar o entretenimento a bordo em aparelhos pessoais, como notebooks, tablets e celulares. Considerando o custo de manutenção dos equipamentos na aeronave e o peso extra, a aérea optou por não colocar monitores em seus aviões. Quem quisesse se distrair, teria de se conectar ao sistema Gol Online, que conta com canais de TV ao vivo, filmes, séries e pacotes de acesso à internet. Alguns serviços são pagos, outros não.

A companhia não divulga quanto fatura com o sistema, mas o Gol Online já foi acessado por 15 milhões de passageiros. Agora, para diminuir o risco de contaminação pelo coronavírus, as concorrentes tiveram de desligar suas telas.

Novo modelo de ônibus em 60 dias e possibilidade de novos mercados



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/2/1604416850028.jpg>

Novo posicionamento das poltronas em ônibus da Marcopolo, com dois corredores. Foto: Marcopolo

A pandemia levou a Marcopolo a dar um "cavalo de pau" em seus negócios e o grupo tirou da cartola, em junho, a plataforma BioSafe - na época, 80% da frota dos clientes da fabricante de ônibus estava parada. O sistema promete uma série de soluções para conter a propagação do vírus nos veículos e tentar dar mais segurança ao transporte coletivo.

As ferramentas ganharam corpo em apenas 60 dias e foram o primeiro resultado do Marcopolo Next, divisão de inovação voltada a soluções em mobilidade. De lá para cá, a empresa produziu 1.500 veículos com pelo menos um item da plataforma BioSafe. Do total, 734 foram enviados ao mercado externo, sobretudo Chile, Argentina, Peru, Angola e Paraguai. No Brasil, a Viação Ouro e Prata, no Rio Grande do Sul, é a principal cliente hoje. Empresas como Randon e ArcelorMittal também utilizam a tecnologia da Marcopolo para o transporte de seus funcionários.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/9/1604420931590.jpg>

O responsável pela área de inovação a Marcopolo, Petras Amaral. Foto: Zignani/Marcopolo

Entre as inovações estão um novo posicionamento de poltronas, com dois corredores, cortinas de proteção antimicrobianas, desinfecção dos veículos por névoa e uso de raios ultravioletas nos banheiros. Os equipamentos podem ser adaptados também nos ônibus mais antigos. O custo de todo o kit representa entre 18% e 20% do valor de um

ônibus.

O responsável pela área de inovação da Marcopolo, Petras Amaral, conta que a divisão começou a ser estruturada no ano passado, quando deixou de ser subordinada ao segmento de estratégias e passou a responder à presidência. "A área ganhou foco estratégico."

A equipe agora pretende dar passos mais largos, inclusive com projetos fora do foco principal da empresa. "Com a pandemia, há uma tendência de reconfiguração das cidades", afirma. Surge, assim a oportunidade de novos projetos sobre trilhos, com VLTs e desenvolvimento de softwares rumo a uma integração também tecnológica dos modais, colhendo aprendizados com o efeito "Uber" nos transportes.

Treinamento remoto e braço mecânico para lavar placas



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/1/1604419792555.jpg>

Reprodução do simulador criado pela EcoRodovias para treinar seus funcionários a distância. Foto: EcoRodovias

A queda no tráfego não foi o único obstáculo enfrentado pelas concessionárias de rodovias nos últimos meses. No meio do caos da pandemia, a EcoRodovias, por exemplo, tinha dificuldade até nas atividades básicas, como treinar os operadores de cabines de

pedágio. A empresa teve de colocar em prática o treinamento virtual, feito com um simulador desenvolvido internamente desde 2018. "Ele agiliza muito o processo de treinamento", disse o diretor de Tecnologia da EcoRodovias, Afranio Spolador.

O investimento inicial foi pequeno: R\$ 40 mil. Nessa primeira fase, o empregado consegue conhecer os processos que precisa realizar. Porém, o objetivo é desenvolver um sistema mais complexo, que teste o profissional, quase como em um jogo. O investimento total será de R\$ 400 mil. Idealizada pelo coordenador de sistema rodoviário, Roberto Kimura, a novidade já começou a ser usada para fazer a reciclagem de 350 operadores.

Para Spolador, a experiência contesta a afirmação de que é difícil inovar no setor de concessão, por se tratar de uma área muito regulada. A ideia do simulador surgiu no 1.º InovaEco, programa criado para incentivar inovações internas. O concurso selecionou quatro propostas, de um total de 110 recebidas, que começaram ser desenvolvidas neste ano.

Para levá-las adiante, a área de inovação da EcoRodovias tem orçamento anual de R\$ 2 milhões. Outros projetos contaram com a ajuda da equipe, como um braço mecânico acoplado a um caminhão para lavagem de placas e uma cabine de autoatendimento, batizada de Olivia, que ganhou mercado no ano passado.

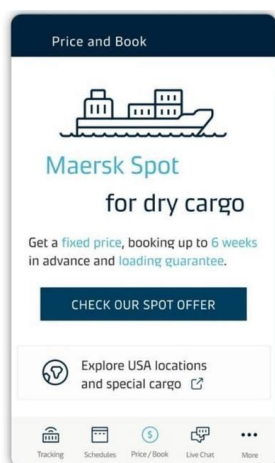
A empresa administra 10 concessões de rodovias, que somam mais de 3 mil quilômetros de extensão. No pico da crise, em abril, chegou a registrar queda de 30% no tráfego, indicador que agora está na casa dos 15% hoje.

Além de contêineres e grãos, blockchain e apps viram rotina nos portos

O transporte marítimo se adaptou rapidamente durante a pandemia - e o motivo não foi apenas o aumento nas exportações das commodities agrícolas, impulsionadas pela demanda global por alimentos e pelo dólar favorável. O setor colheu agora investimentos feitos durante anos para automatizar as operações.

"Várias ferramentas digitais que já vinham sendo utilizadas e tecnologias, como o blockchain (espécie de livro contábil público que certifica transações), tiveram crescimento significativo na pandemia", afirma Claudio Loureiro, diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), entidade que reúne as maiores empresas de navegação de longo curso atuando no Brasil.

Uma prática comum do setor que mudou nos últimos tempos é booking de carga presencial - a reserva de espaço nos navios para o transporte. Como os check-ins das companhias aéreas, havia várias plataformas que permitiam automatizar o processo. Com a pandemia, seu uso explodiu.



A dinamarquesa Maersk, por exemplo, viu seu aplicativo, o Maersk App, bater recordes de uso. Em todo o ano de 2019, o sistema movimentou R\$ 108 bilhões (US\$ 20 bilhões) no mundo. Foram registradas, em média, 70 mil transações por semana, nas primeiras cinco semanas deste ano. Com a quarentena, a empresa reportou 130 mil transações de negócios, em apenas uma semana de abril.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/8/1604430357488.jpg>

Aplicativo da dinamarquesa Maersk para reserva de espaço em navios para transporte de contêineres. Foto: Maersk

No Brasil, as reservas online da Maersk dobraram e ficaram acima de 75% de todo o volume de carga não perecível da Maersk na semana de 15 de abril, no auge da pandemia.

O desafio hoje é vencer limitações impostas pelos órgãos de fiscalização. No caso brasileiro, de fevereiro até outubro, 123 embarcações ficaram em quarentena no País. "Manter um navio parado por 14 dias custa milhões de dólares", diz Loureiro. O setor dialoga agora com as agências reguladoras, como a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), para evitar essas paralisações totais e isolar apenas os tripulantes contaminados.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 05/11/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ULTRAPAR TEM ESTRATÉGIA PARA FAZER SOZINHA PROPOSTA POR ATIVO DE REFINO DA PETROBRAS

O grupo avançou para a fase final da disputa pela Refinaria Presidente Getúlio Vargas

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/J1TGK6ZVePpRSwIUfVCXbGhfkq4=/0x0:1729x1403/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/x/z/snxPk9STeig6VASICtoQ/foto08emp-101-ultra-b3.jpg](https://s2.glbimg.com/J1TGK6ZVePpRSwIUfVCXbGhfkq4=/0x0:1729x1403/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/x/z/snxPk9STeig6VASICtoQ/foto08emp-101-ultra-b3.jpg)

— Foto: *Silvia Costanti/Valor*

A Ultrapar tem avaliado potenciais sócios estratégicos para disputar os ativos de refino colocados à venda pela Petrobras, mas também tem uma estratégia para participar de maneira independente do processo, disse nesta quinta-feira o presidente da holding do grupo Ultra, Frederico Curado.

O grupo avançou para a fase final da disputa pela Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), conforme já anunciado pela Petrobras, mas Curado não forneceu mais detalhes em razão de um acordo de confidencialidade. "Não temos como comentar prazos, mas a pandemia tornou o processo um pouco mais lento", comentou.

Em relação ao portfólio atual do grupo, Curado afirmou que desde 2018 há um esforço contínuo de recuperação dos resultados, que tem sido satisfatório, embora a pandemia tenha afetado particularmente o desempenho da Ipiranga, de distribuição de combustíveis.

"A estratégia de alocação de capital continua", afirmou, acrescentando, em resposta a analistas, que o grupo não procura um sócio para a Ipiranga. Curado disse ainda que ativos na cadeia de valor do gás natural também estão na pauta de avaliação da companhia, mas ainda em fase preliminar.

O executivo disse também que o grupo sentiu a recuperação da atividade econômica no país em todos os seus negócios no terceiro trimestre, o que sustentou bons resultados operacionais e financeiros em suas operações. "Todos os negócios têm aproveitado oportunidades à medida que a atividade econômica se recupera", afirmou.

Curado destacou que o resultado operacional da Ultragas no trimestre foi recorde, beneficiado pela recuperação das vendas sobretudo no segmento granel e pela sustentação das margens. A Ipiranga também mostrou recuperação dos resultados, embora as margens do etanol sigam pressionadas, e a Extrafarma, de varejo farmacêutico, segue em processo de melhoria contínua, com o melhor Ebitda trimestral desde que foi comprada pelo grupo, em 2014.

Na Oxiteno, disse Curado, o forte desempenho foi ajudado por volumes e câmbio. A Ultracargo, por sua vez, segue acelerando a expansão dos terminais em Vila do Conde (PA) e Itaqui (MA), que devem estar concluídos em 2022.

“Em suma: todos os negócios tiveram bom desempenho no trimestre, confirmando a resiliência do portfólio e a qualidade dos nossos negócios”, acrescentou.

O presidente do Ultra comentou ainda que as mudanças recentes na administração, com a troca de nomes à frente da diretoria de finanças e relações com investidores, e entrada do Pátria no acordo de acionista, são positivas.

Recuperação na venda de combustíveis

A perspectiva é de manutenção da recuperação dos volumes de venda de combustíveis na Ipiranga no quarto trimestre, com margens relativamente estáveis na comparação com o terceiro trimestre, de acordo com o diretor financeiro e de relações com investidores da Ultrapar, Rodrigo Pizzinatto. “Até agora, o aumento de custos tem sido menor do que o visto no terceiro trimestre”, ponderou o executivo.

Conforme Pizzinatto, que estava à frente da Extrafarma, e sucedeu o executivo André Pires, houve depuração na rede de postos da Ipiranga no trimestre, com foco nas unidades de maior galonagem. Em setembro, a rede contava com 7.107 postos.

No terceiro trimestre, disse o executivo, a Ipiranga deu início ao provisionamento dos relacionados ao RenovaBio, com R\$ 66 milhões. Esse valor corresponde a pouco menos da metade das exigências para 2020, observou, de forma que haverá novo provisionamento no quarto trimestre.

Na Extrafarma, rede de varejo farmacêutico, a expectativa é de continuidade de melhoria de desempenho, com crescimento dos resultados recorrentes no quarto trimestre frente ao mesmo intervalo de 2019.

Na Ultragaz, depois do resultado operacional recorde de R\$ 222 milhões no terceiro trimestre, a previsão para os próximos trimestres é de resultados similares aos verificados em igual período do ano anterior, “lembrando que o quarto trimestre é sazonalmente mais fraco”, disse o executivo.

Para a Ultracargo, o grupo projeta manutenção do patamar de crescimento dos resultados visto no terceiro trimestre. Conforme Pizzinatto, as expansões dos terminais de Vila do Conde, no Pará, e Itaqui, no Maranhão, começam a entrar em operação ao longo dos próximos 18 meses, antes do prazo previsto originalmente.

O executivo afirmou ainda que, na Oxiteno, embora os últimos três meses do ano também sejam sazonalmente mais fracos, a previsão é de volumes e margens similares ao visto no terceiro trimestre

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/11/2020

ANP: PRODUÇÃO DE PETRÓLEO CAI 0,7% EM SETEMBRO ANTE SETEMBRO DE 2019

Na comparação com agosto, houve queda de 5,8%, causada por parada parcial em Tupi e total em Sapinhoá, ambos na Bacia de Santos

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

A produção nacional de petróleo ficou em 2,9 milhões de barris por dia (barris/dia) em setembro, redução de 0,7% na comparação com o mesmo mês em 2019, informou a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em seu boletim mensal de produção.

Em relação ao mês anterior, agosto, houve queda de 5,8%. De acordo com a agência, a redução foi causada pela parada parcial da plataforma P-69, no campo de Tupi, e pela parada total do FPSO Cidade de São Paulo, instalado no campo de Sapinhoá, ambos na Bacia de Santos. Tupi é atualmente o maior campo produtor do país.

A produção total de gás natural no mês foi de 125 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d), volume 2,8% menor na comparação anual e 6,2% abaixo dos níveis do mês anterior. A produção total nacional no mês ficou em 3,695 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/dia), dos quais 70% vieram de áreas do pré-sal. Ao todo, o pré-sal produziu 2,054 milhões de barris/dia de petróleo e 84,605 milhões de m³/d de gás natural, por meio de 117 poços em setembro.



[https://s2.glbimg.com/A6CzKxN7yV_ITa7TB6tpHB7u5Hg=/0x0:700x394/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/H/5/78dvKpRNyjisdrWxtiVg/plataforma-p-69-da-petrobras-sindipetro-nf.jpg](https://s2.glbimg.com/A6CzKxN7yV_ITa7TB6tpHB7u5Hg=/0x0:700x394/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/H/5/78dvKpRNyjisdrWxtiVg/plataforma-p-69-da-petrobras-sindipetro-nf.jpg)

— Foto: Reprodução/Sindipetro-NF

De acordo com a ANP, a produção nacional atingiu seu pico histórico em janeiro de 2020, com uma média de 4,04 milhões de boe/dia. Até setembro, a

produção média do ano está na faixa de 3,79 milhões de boe/dia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/11/2020

FT: ILEGAL E SOFISTICADA, A NOVA CORRIDA DO OURO NA AMAZÔNIA

Há um sistema motorizado para tirar o ouro de profundas cavernas e pistas de pouso abertas na floresta para levar a carga

Por Bryan Harris, Sam Cowie e Gideon Long, *Financial Times* — São Paulo, Santarém e Bogotá

Quando helicópteros militares brasileiros sobrevoaram a Reserva Biológica de Maicuru no Estado amazônico do Pará, em outubro, descobriram uma operação de mineração ilegal que surpreendeu pela sofisticação.

Havia um sistema motorizado para tirar o ouro das profundas cavernas onde era escavado e pistas de pouso abertas na floresta para levar a carga.

“O acesso a este local é apenas por avião, não há outra forma. Então, para estruturar uma operação aqui, primeiro você precisa construir uma pista de pouso e, depois, ter aeronaves”, disse Gecivaldo Vasconcelos, chefe da Delegacia da Polícia Federal em Santarém, uma cidade portuária fluvial. “Isso requer investimento, não é algo de pequena escala.”

Nos anos 80, perto do fim da ditadura militar brasileira, a Amazônia viveu uma voraz corrida do ouro, que atraiu milhares de pessoas pobres que procuravam o metal com ferramentas manuais em uma imensa mina a céu aberto. As cenas medievais de brutalidade da mineração desenfreada e a destruição irresponsável deixada em sua esteira chocaram o mundo em uma época que o destino da floresta amazônica começava a se tornar tema de preocupação mundial.

Passados 30 anos, mineradores ilegais voltaram a confluir para a Amazônia com a mesma cultura do “fique rico rápido”. Desta vez, porém, eles também vêm trazendo maquinário pesado e conhecimento financeiro.

Enquanto a cotação do metal precioso disparava durante a crise do coronavírus, a produção na Amazônia acompanhava o ritmo. Boa parte do ouro é exportada, a maioria, para países ocidentais, como Reino Unido, Estados Unidos e Canadá.

Grandes áreas de terras supostamente protegidas vêm sendo devastadas para dar espaço a equipamentos modernos de extração do metal. Uma área de floresta tropical equivalente ao tamanho de mais de 10 mil campos de futebol foi destruída em 2019 por mineradores ilegais, segundo o Ibama, a agência federal de proteção ambiental, um aumento de 23% em comparação a 2018. Isso faz parte de um aumento generalizado no desflorestamento da região amazônica.

Para processar o ouro, os mineradores usam mercúrio, que acaba fluindo para rios e contaminando o ar, afetando comunidades locais e sua produção. Alguns reclamam de uma série de doenças terríveis e até de um aumento no número de abortos espontâneos, de acordo com promotores federais.

Com a mineração ilegal, também vem a violência. Várias tribos indígenas na Amazônia brasileira, incluindo os mundurucus e os ianomâmis, estão sob constante ameaça de mineradores, frequentemente, armados e, algumas vezes, trabalhando para o crime organizado. Assassinatos são comuns, segundo a polícia.

A violência atravessa fronteiras nacionais. A Polícia Federal diz que grupos criminosos atuando no Brasil têm conexões próximas com a Venezuela, onde uma região mineradora no sul do país é dominada pelo crime organizado e a mão de obra forçada é prática comum, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU) e várias organizações não governamentais.

Boa parte desse “ouro de conflito” é contrabandeado da Venezuela via Colômbia, mas também para a Amazônia brasileira, onde pode ser facilmente lavado, vendido e, no fim, exportado para o mundo a partir de São Paulo.

“O risco do ouro ilegal é que o dinheiro pode ser usado para promover mais ilegalidades, como tráfico de drogas e armas e até terrorismo”, disse o diretor da Agência Nacional de Mineração, Eduardo Leão.

Nas últimas semanas, a polícia brasileira realizou uma série de operações para coibir os mineradores ilegais, as rotas de contrabando pelas fronteiras e os serviços de lavagem, que permitem ao ouro ilegal entrar no sistema financeiro mundial.

A ofensiva na reserva Maicuru, uma operação conjunta da polícia e dos militares, que foi concluída com a explosão da pista, foi uma de muitas das autoridades na Amazônia. Dias antes, 60 policiais federais cumpriram 28 mandados de prisão contra membros de uma “organização criminosa” que atuava entre as fronteiras e, segundo as autoridades, contrabandeava dezenas de milhões de dólares em ouro e dinheiro entre a Venezuela, o Brasil e a Guiana.

Embora a luta da polícia comece a ganhar mais força, uma vitória das autoridades ainda está longe de ser garantida. “Há uma ausência da lei, da regulamentação”, diz Paulo de Tarso, promotor federal em Santarém. “Nosso trabalho é como tentar secar gelo”.

Tarso e seus colegas, parte de uma pequena equipe de investigadores às voltas para conter os crescentes níveis de crimes ambientais, estão isolados. A capacidade de ação dos poucos policiais locais é sobrepajada pela imensidão e pelos rigores da região, enquanto as agências de proteção ambiental do Brasil (historicamente baluartes contra a destruição da maior floresta tropical do mundo) têm sido privadas de recursos e de pessoal desde que Jair Bolsonaro assumiu como presidente do país em 2019.

Um agente armado do Ibama, que todos os dias fica praticamente em jogo de gato e rato para capturar os mineradores de ouro nas profundezas da floresta, descreve de forma mais incisiva. “Os destruidores da Amazônia foram fortalecidos”, diz. “Está ficando cada vez mais perigoso e consideramos iminentes grandes conflitos.”

O efeito da covid-19 nos preços

Desde que a pandemia da covid-19 levou a cotação do ouro às alturas, a produção e as exportações do metal no Brasil aumentaram. Entre janeiro e setembro de 2020, o país exportou

quase US\$ 3,4 bilhões em ouro, aproximadamente o mesmo que em todo 2019, segundo o Ministério da Economia. Já em comparação ao período de janeiro a setembro de 2018, as exportações cresceram 60%.

A cada ano, o Brasil produz cerca de 100 toneladas de ouro, das quais cerca de 35 toneladas vêm de pequenos mineradores, conhecidos como garimpeiros, que têm licença para explorar partes limitadas da Amazônia. O ouro minerado ilegalmente, porém, muitas vezes é lavado e acaba entrando nessa conta oficial ou contrabandeado para a Venezuela e Guiana, de forma que os investigadores não tem uma estimativa clara da produção ilegal de ouro. Larissa Rodrigues, do Instituto Escolhas, um grupo sem fins lucrativos que investiga o assunto, estima que cerca de 15 toneladas de ouro têm procedência ilegal.

“Parte disso entra no sistema financeiro. No Brasil, temos muita atenção internacional à rastreabilidade da carne bovina ligada ao desflorestamento, porque exportamos muito para a Europa. Mas, com o ouro, isso não ocorre de forma alguma”, diz.

A operação que encontrou e destruiu a pista clandestina foi apelidada de “Ouro Frio”, uma resposta sutil à gíria dos garimpeiros que “esquentam” o ouro quando conseguem lavá-lo no sistema financeiro ou no mercado de joias.

O processo é simples. “Um sujeito tem ouro em suas mãos, mas não tem documentação — porque muitos extraíram o ouro de lugares que não são legais”, diz Vasconcelos. “Quando chega a hora de vender o ouro, ou ele apresenta um documento falso ou a própria loja compradora produz o documento.

“Nesse momento, o ouro é comprado por uma empresa oficial, que declara sua procedência como sendo de uma mina legítima”, acrescenta.

“Então, o ouro entra no sistema como se fosse legal. Foi ‘esquentado’.” O processo é muitas vezes feito a caneta, sem bases de dados digitais para rastrear os infratores ou para encontrar provas contra os compradores, que, na teoria, são regulamentados pelo Banco Central e pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Promotores federais fazem campanha há anos para que Banco Central e a agência de mineração idealizem um novo sistema, mas há pouca motivação política. Bolsonaro manifesta regularmente apoio público à abertura da Amazônia para a mineração e é crítico das amplas terras protegidas garantidas às tribos indígenas. O Banco Central e a Agência Nacional de Mineração não responderam a pergunta sobre o tema.

A CVM informou que está “modernizando permanentemente” a regulamentação, de acordo com sua experiência supervisora e as “demandas dos participantes do mercado e da sociedade como um todo”.

Rodrigues diz que o governo não tem ajudado em nada. “Eles estão fazendo propostas para liberar a mineração e falando com os garimpeiros no local de produção”, afirma. “Isso funciona como um sinal para que a ilegalidade continue.”

O agente do Ibama resume a situação melancolicamente: “De onde vem todo o ouro?”, pergunta. “Se você pegar apenas as minas legais, não daria para produzir todo o ouro negociado no mundo hoje. Ninguém liga para a origem do ouro.”

Lobby pró-mineração

Em sua busca pelo metal precioso, José Antônio Pereira dos Santos passou quase 50 anos à margem da lei, até fevereiro deste ano quando recebeu uma licença oficial do governo para escavar na Amazônia.

À frente do novo “boom” do ouro na região, Santos emprega uma equipe de trabalhadores e de equipamentos pesados e mantém uma pista de terra batida que ele usa para transportar para as cidades da região os 5 quilos de ouro legal que explora por mês.

Tais negócios são cada vez mais a espinha dorsal de muitas comunidades pobres amazônicas, onde a extração rudimentar de recursos, incluindo a mineração e a exploração de madeira, frequentemente são o único meio de subsistência.

“Setenta por cento da atividade econômica da região depende do ouro. Aqueles que não dependem dele diretamente, dependem indiretamente. Ele move nossa economia”, diz Wescley Tomaz, vereador de Itaituba, município minerador do Pará conhecido como “Cidade Pepita”.

“Todo mundo fala em preservar a Amazônia, mas somente aqueles que vivem aqui podem cuidar da Amazônia. As pessoas de Brasília, São Paulo, da Europa não sabem como as coisas funcionam aqui”, diz o vereador.

Valmir Climaco, prefeito da cidade, acredita que se trata de uma questão de espírito animal: “Quando ouro é descoberto em uma área, não há nada no mundo capaz de impedir garimpeiros de extraí-lo.”

Os dois homens apoiam a liberalização da indústria mineradora na Amazônia e Tomaz, em particular, está à frente do lobby junto a Bolsonaro e ao Congresso para a aprovação da legislação. Em outubro, grupos pró-mineração bloquearam uma importante via de transporte de grãos na região para promover sua causa.

Essa campanha, porém, despertou a oposição de grupos indígenas locais e de ambientalistas, que afirmam que a legalização de mais atividades mineradoras estimulará ainda mais a destruição da floresta, que já aumentou muito no governo Bolsonaro.

“Há um grande impacto quando garimpeiros entram em contato com as populações indígenas. Eles trazem violência e produzem conflitos dentro das comunidades”, afirma Luiz Jardim Wanderley, professor de geografia da Universidade Federal Fluminense.

Ele acrescenta que alguns povos indígenas abraçaram a mineração como um meio de obter renda, criando uma divisão entre as comunidades tradicionalmente ambientalistas. “Estamos vendo nesse momento uma cisão na tribo mundurucu entre aqueles que querem o garimpo e aqueles que não querem”, diz.

Os métodos dos garimpeiros geralmente também são grosseiros e não incluem o levantamento adequado dos depósitos. Como resultado, grandes áreas de floresta são destruídas desnecessariamente na busca por apenas umas poucas pepitas, acrescenta o professor Wanderley.

Para Tarso, o promotor federal, os garimpeiros — e os investidores endinheirados que estão por trás de todos eles — já se beneficiam de uma “legislação favorável e leniente” que os permite “lucrar à custa da sociedade”. “Ficamos com o fardo de rios poluídos, mercúrio nos rios, populações locais ameaçadas pela violência”, afirma.

O “arco minerador” da Venezuela

Para pesquisadores internacionais, o comércio do ouro no Brasil tem um lado ainda mais controverso: seus laços próximos com a Venezuela.

Com a economia da Venezuela em colapso e a receita de seu principal produto de exportação, o petróleo, secando, o governo de Nicolás Maduro estabeleceu um “arco minerador” na margem sul do rio Orinoco em 2016. A ideia era explorar o ouro, os diamantes e o coltan [uma mistura dos minerais columbita e tantalita] existentes na área.

Esse arco cobre 12% do território da Venezuela — uma área do tamanho de Portugal — e por estar no sul, o Brasil é um ponto de saída natural do outro contrabandeado.

A área é notoriamente violenta. A ONU já registrou casos de um garimpeiro que foi espancado em público pelo roubo de um botijão de gás; um jovem que levou tiros nas duas mãos por ter roubado um grama de ouro e um garimpeiro que teve uma das mãos decepadas por não declarar uma pepita de ouro. Alguns ativistas afirmam que os recursos extraídos da região deveriam ser acompanhados das palavras “sangue” e “conflito”.

“Grande parte do arco minerador é controlado pelo crime organizado ou elementos armados”, segundo um relatório da ONU publicado em julho. “Eles determinam quem entra e quem sai da área, impõem regras, infligem duras punições físicas dentro da área de mineração, incluindo extorsões em troca de proteção.”

O relatório detalha punições brutais impostas pelas gangues que controlam as minas, incluindo amputações por supostos roubos e mortes por suposição de espionagem. “Corpos de garimpeiros são sempre jogados em minas antigas, que são usadas como covas clandestinas”, informa o relatório.

Cristina Burelli, assessora da organização não governamental SOS Orinoco, diz que “a rota natural de saída de parte do ouro passa pelo Brasil. Sabemos que os garimpeiros estão vindo do Brasil. É uma fronteira muito porosa.”

Uma vez na Amazônia brasileira, o ouro pode ter suas origens apagadas com os mesmos métodos usados pelos garimpeiros ilegais, antes de entrar no mercado global. Os lucros, enquanto isso, voltam pela fronteira, geralmente pelas mãos de jovens recrutadas.

“Entre 70% e 90% do ouro garimpado na Venezuela deixa o país ilegalmente. Ele nem chega ao alcance do Banco da Venezuela”, afirma Alexandra Pinna, gerente sênior do programa da Freedom House para a América Latina, que estima que o valor do ouro contrabandeado para fora do país foi de US\$ 2,7 bilhões em 2018.

Para os promotores, a polícia e os ativistas, a solução de toda a equação está na criação de um sistema de rastreamento confiável, a começar pela digitalização básica das vendas de ouro em cidades como Itaituba no Brasil. Isso, porém, exigiria uma pressão econômica, política e pública coordenada — algo que não parece próximo.

“Se criássemos um sistema de rastreabilidade, poderíamos exigir que as companhias provassem a origem do ouro”, diz um agente federal. “Mas ninguém está fazendo isso. E os consumidores acabam ajudando indiretamente.”

(Tradução de Sabino Ahumada e Mario Zamarian)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 05/11/2020

MINISTRO VÊ 65% DO MERCADO AÉREO DOMÉSTICO RECUPERADO ATÉ O FIM DO ANO

Para Tarcísio de Freitas, demanda por voos domésticos terá essa retomada do que era registrado no período pré-pandemia

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

A demanda por voos domésticos alcançará no fim do ano 65% do que era registrado no período pré-pandemia, segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Ele afirmou que o segmento internacional será “um pouco mais lento” na recuperação.

[https://s2.glbimg.com/E5i7DtE9tv9iRQFjPzbpqoEgHMU=/0x0:3840x2560/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/K/H/2hJRGNRJqsNQjipSZzxQ/mcmgo-abr-250620194977-1.jpg](https://s2.glbimg.com/E5i7DtE9tv9iRQFjPzbpqoEgHMU=/0x0:3840x2560/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2cae4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/K/H/2hJRGNRJqsNQjipSZzxQ/mcmgo-abr-250620194977-1.jpg)



— Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Em live promovida pelo banco Itaú nesta quinta-feira, ele indicou que o setor aéreo é o que mais preocupa entre os segmentos de transporte. O ministro lembrou que a retomada da rotina de voos depende basicamente da predisposição dos passageiros de voltar a voar em momento de pandemia.

Mesmo com a recuperação lenta do setor de aviação civil, Freitas está otimista com a sexta rodada de concessão de aeroportos, prevista para o próximo ano. As projeções de demanda, tendo em vista o impacto da pandemia, tiveram que ser revisadas e encontram-se em análise final no Tribunal de Contas da União (TCU).

“Temos quase 40 ativos sendo apreciados no Tribunal de Contas da União para serem levados a leilão em 2021”, disse Freitas, ao se referir a concessões que representam R\$ 70 bilhões em investimentos.

No setor portuário, ele afirmou que estão sendo preparados novos arrendamentos e a privatização das companhias responsáveis pela administração de grandes portos, a começar pelo Espírito Santo e, em seguida, pelo porto de Santos, em 2022. “A desestatização portuária será uma realidade”.

Hoje, o Ministério da Infraestrutura enviou os estudos da concessão da rodovia Nova Dutra ao TCU. Para o ministro, a concessão dos trechos que ligam cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro será “um grande leilão, que vai mexer com o mercado”

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data : 05/11/2020

CSN PODE ADIAR IPO DA MINERADORA

Cenário econômico e político deve pesar na decisão dos acionistas da companhia em deixar operação para 2021

Por *Mônica Scaramuzzo e Ivo Ribeiro* — De São Paulo

(Texto atualizado para incluir manifestação da CSN) Os planos de abertura de capital da CSN Mineração podem ficar para 2021, afirmaram três fontes a par do assunto ao Valor. O sindicato de bancos contratados pelo empresário Benjamin Steinbruch, controlador e presidente do grupo, ainda está em intensas conversas com potenciais investidores, mas avalia que as incertezas políticas e econômicas do país podem ser um entrave para definição do valor de mercado da companhia. A decisão de adiar para o ano que vem deverá ser tomada nas próximas semanas.

Há quase três semanas, analistas e executivos de 17 gestoras brasileiras - 12 de São Paulo e 5 do Rio de Janeiro - visitaram a mina Casa de Pedra, principal ativo da companhia e ficaram bem impressionados com o que viram, disse um executivo de um dos bancos que participaram da comitiva.

Aposta é que China vai seguir como grande cliente e traça plano de R\$ 31,3 bilhões até 2033 para triplicar o tamanho

No mercado financeiro, o consenso é de que a divisão de mineração da CSN é um negócio que deverá atrair grandes investidores para as ações da companhia. No entanto, as atuais

turbulências enfrentadas pelo país, sobretudo a falta de um direcionamento do governo às questões fiscais e a volatilidade do dólar, trazem insegurança para definir o preço dos papéis que irão a mercado.

O grupo CSN, controlado pela família Steinbruch, tem negócios em aço (Companhia Siderúrgica Nacional-CSN, que é dona de 87,5% do braço de mineração), logística ferroviária e portuária, produção de cimento e geração de energia. A mineração de ferro é o segundo maior negócio e um grande gerador de resultado para a CSN. Neste negócio de mineração, Steinbruch tem como sócios um grupo de companhias da Ásia, formado pelo consórcio Japão Brasil Minério de Ferro (10,04%) - que reúne a trading Itochu, JF Steel, Kobe Steel e Nisshin Steel -, a sul-coreana Posco (2,02%) e a China Steel (0,41%), de Taiwan.

Segundo o prospecto preliminar da oferta pública inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) da CSN Mineração, protocolado dia 20 de outubro, o grupo solicitou adesão de sua subsidiária ao nível 2 de governança da B3.

A CSN e seus sócios asiáticos na mineradora pretendem fazer ofertas primária - com emissão de novas ações - e secundária, com negociação de fatia dos atuais acionistas. Neste momento, apurou o Valor, os bancos envolvidos no negócio estão testando a disposição dos investidores em adquirir os papéis.

A expectativa inicial da CSN e dos coordenadores do IPO é levantar cerca de US\$ 1,5 bilhão (R\$ 9 bilhões ao câmbio atual), dos quais US\$ 1,2 bilhão de oferta secundária, que iria para o caixa dos controladores da companhia. No caso, os recursos ajudariam reduzir a elevada alavancagem financeira da CSN. No terceiro trimestre, a dívida líquida do grupo era de R\$ 30,6 bilhões. Ontem, valor de mercado da CSN era de R\$ 29,7 bilhões, segundo o Valor Data.

Dois pontos sensíveis são apontados pelo mercado como potenciais riscos ao negócio. Um deles são as barragens de rejeitos que a empresa tem em suas minas, em especial a que está localizada na cidade de Congonhas. A empresa, no entanto, diz que sua estrutura de construção é diferente das duas grandes barragens que se romperam no país - a de Fundão (da Samarco, joint venture entre Vale e BHP, que completa hoje cinco anos de desastre), e a de Brumadinho, da Vale, cuja tragédia, de grandes proporções sócio-ambientais, fará dois anos em janeiro.

A empresa diz que o modelo de sua barragem é a jusante e não a montante, como o das duas estruturas que desabaram. Más é uma sombra que paira sobre a cidade. A CSN destaca que desde janeiro não lança mais rejeitos a úmido na barragem, pois investiu na tecnologia de rejeito a seco, que passou a ser depositado em áreas próprias. Além disso, um de seus projetos é retirar minério contido no rejeito da barragem e reprocessar via filtragem. O que restar será empilhado em áreas exclusivas.

Outra questão é a listagem da CSN Mineração no nível 2 de governança da B3. Com esta opção, os investidores não terão acesso a ações sem direito a voto. Ou seja, não poderão participar de decisões da companhia. Para uma fonte do setor de mineração, é importante para o mercado ter uma empresa concorrente de minério na bolsa para fazer arbitragem com a Vale. Mas o fato de a empresa não permitir investidores ter direito a voto pesa contra a governança da companhia.

A CSN Mineração é a segunda maior exportadora de minério de ferro do país - atrás da Vale - e sexta do mundo. É dona das minas de Casa de Pedra e do Engenho, do complexo de beneficiamento do Pires - todos na região de Congonhas (MG). A empresa tem participação de 18,6% no capital da ferrovia MRS Logística e arrendamento do terminal cativo da CSN, o Tecar, no Porto de Itaguaí, litoral do Rio de Janeiro.

Há quase dez anos, CSN já tinha feito estudos para fazer um IPO da mina de Casa de Pedra, que seria transformada numa empresa. Não prosperou. Mas, desde 2015, a mineradora é uma empresa bem mais estruturada - está dotada de um sistema mina-ferrovia-porto, o que a permite acessar mercados da Europa e Ásia com seu minério de alta qualidade. Hoje está apta a produzir 33 milhões de toneladas, mas com minério de terceiros tem capacidade de vender, e embarcar,

até 45 milhões de toneladas por ano (a capacidade do terminal). Além das sócias, a própria usina de aço da CSN é sua cliente.

A CSN Mineração apresenta no prospecto plano de crescimento para atingir 108 milhões de toneladas até 2033. Os investimentos são elevados (R\$ 31,3 bilhões no período), mas a empresa é uma grande geradora de caixa. No ano passado, o Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) foi de R\$ 5,9 bilhões, para receita líquida de R\$ 11,5 bilhões - margem de 51%.

A CSN mostra um cenário promissor para os preços do minério, destacando que a China tende a continuar uma grande importadora do aço, em substituição ao seu minério (muito pobre e custoso), para suprir altos-fornos de um parque siderúrgico que vem se modernizando.

Atualmente, o minério é negociado a US\$ 115 a tonelada no mercado global, mas os especialistas projetam um cenário mais conservador, com a cotação média de US\$ 70 a US\$ 80 em alguns anos, com aumento da oferta das concorrentes - Vale, Rio Tinto, BHP, Fortescue e Anglo American.

Procurada antes da publicação deste texto, a CSN informou que não comenta o assunto. Após a publicação da reportagem, a CSN informou, em nota, que “a empresa segue comprometida com o processo de oferta de ações, apenas observando as movimentações de mercado, como de praxe. Cabe destacar que a oferta prevê apenas a emissão de ações ordinárias, com direito a voto”.

Fonte: Valor Econômico - SP

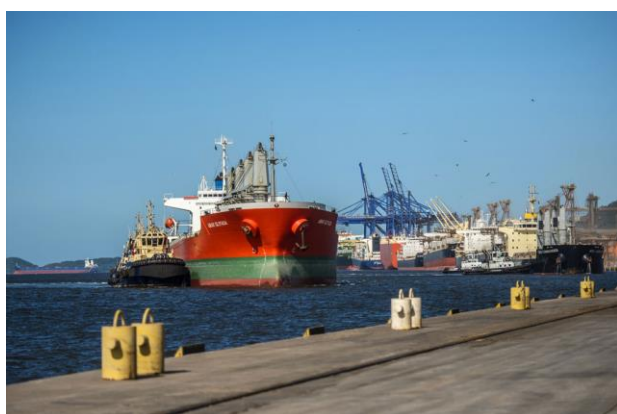
Data : 05/11/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

APESAR DA PANDEMIA, PORTOS ESPERAM ENCERRAR 2020 COM CRESCIMENTOS NA MOVIMENTAÇÃO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 05/11/2020 - 20:40



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201008-porto-de-paranagua-foto-claudio-neves.jpg>

Arquivo

Embora enfrentando dificuldades, os portos aguardam fechar o ano com boas movimentações, em alguns casos superando o ano anterior.

Além de não pararem suas atividades em meio à pandemia do novo coronavírus (Covid-19), muitos portos pelo país bateram recordes de movimentação e já projetam terminar 2020 com

aumento na movimentação em relação a 2019. A perspectiva também é que o próximo ano o crescimento continue, sem contar na expectativa por novos investimentos portuários.

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) prevê terminar o ano com a movimentação total de 52,2 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 4% no total movimentado em comparação com o ano de 2019. De acordo com o diretor de relações com o mercado e planejamento, Jean Paulo Castro e Silva, tal projeção se fundamenta na expectativa de crescimento de 5% do Porto de Itaguaí, impulsionada pela recuperação na movimentação de minério de ferro da Vale, que foi reduzida no ano passado como consequência do acidente na barragem de Brumadinho. “Esse crescimento do minério de ferro mais que compensou a queda em outros tipos de carga em função da pandemia”, disse Silva.

Segundo ele, houve desempenho positivo também do ferro gusa e do trigo operados no Porto do Rio de Janeiro que, na comparação de janeiro a setembro de 2020 com o mesmo período do ano passado, apresentaram um crescimento de 48,4% e 6,1%, respectivamente.

Os portos do Paraná fecharam o mês de outubro com um acumulado total de 49 milhões de toneladas de cargas movimentadas (importação e exportação). O volume representa um aumento de 9,6% em relação as 44,7 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a outubro de 2019. Caso os portos façam, nos próximos dois meses, as mesmas 8,5 milhões de toneladas registradas em 2019, este ano deverá ser encerrado com cerca de 57,5 milhões de toneladas, 8% a mais em relação a movimento registro no ano anterior.

A companhia afirmou ainda que apesar de todas as adversidades, 2020 tem sido um ano de recordes para a movimentação dos portos do Paraná. As movimentações históricas foram nos meses de março (quase 21% maior que em no mesmo mês de 2019), abril (crescimento de 31%) e maio (44,55%). O destaque foi para o segmento de granéis sólidos, em especial na exportação.

Já o Porto de Pecém prevê queda na movimentação este ano, assim como outros portos que possuem as mesmas características, em função da pandemia. “Somos um complexo que possui um Porto-Indústria e grande parte dos nossos clientes sofreram com a pandemia, sendo, assim, obrigados a fechar fábricas, suspender atividades”, explicou o gerente de negócios portuários do Complexo, Raul Viana. Isso se refletiu diretamente na movimentação do porto que deixou de importar e exportar parte das mercadorias.

Apesar disso, o granel sólido, que responde por quase metade da movimentação do terminal ao longo dos últimos anos, com destaque para o minério de ferro e o carvão mineral, tiveram participação inalterada este ano. Além disso, o porto apresentou movimentação positiva em 2020 nas frutas frescas, placas de aço, produtos médico-hospitalares, produtos eólicos, sal, celulose, arroz e cereais. A navegação de cabotagem teve um bom destaque este ano. Viana afirmou ainda que a safra de frutas nesse ano terá aumento de pelo menos 30 a 40% maior que 2019.

O porto prevê constantes melhorias na infraestrutura para 2021, como é o caso da aquisição de novos guindastes e equipamentos de pátio, que servirão para aumentar a produtividade. Além disso, planeja aumentar a capacidade operacional com a entrega de um novo berço de atracação, uma nova ponte de acesso aos píeres, além de um novo portão de acesso (GATE 2) ao Terminal Portuário do Pecém.

Para 2021, os portos do Paraná têm a expectativa de algumas obras importantes, em especial a derrocagem do complexo rochoso conhecido como “Palangana”. A ordem de serviço já foi assinada. A obra deve ocorrer ainda no primeiro semestre do próximo ano e vai permitir a retirada do complexo de pedras, que são obstáculos para a navegação na entrada do Porto de Paranaguá. O investimento é de R\$ 23,2 milhões, em recursos próprios da empresa pública Portos do Paraná.

Silva, da CDRJ, afirmou que existem vários investimentos previstos para os próximos anos, em função de ações que devem ser concretizadas em 2021. Somando os investimentos previstos nos contratos de arrendamento em vigor, os operadores dos portos do RJ irão investir em torno de R\$430 milhões até 2023.

Além disso, a companhia espera que no próximo ano sejam renovados os contratos de arrendamento dos terminais da CSN e Sepetiba Tecon, cujos investimentos previstos superarão R\$1 bilhão. Somando-se a isso, existe a expectativa de concretização de três novos arrendamentos no Porto de Itaguaí, sendo dois terminais de Granéis Sólidos e um de Granéis Líquidos, com investimentos por parte dos novos arrendatários em torno de R\$ 570 milhões ao longo dos anos de contrato.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

UE PONDERA BANIR TECNOLOGIA DE DEPURAÇÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 05/11/2020 - 19:58

O Comitê Ambiental do Parlamento Europeu recomendou que a Europa deveria eliminar gradualmente a utilização de depuradores de ciclo aberto e restringir a descarga de águas residuais dos depuradores o mais rapidamente possível.

O relatório sobre os depuradores faz parte de um documento mais amplo do Comitê dos Transportes, que recomendará a proibição do uso de combustível com alto teor de enxofre nos depuradores. Tal movimento seria um golpe grave para os proprietários que instalaram equipamentos de depuração de alto custo em seus navios.

Cerca de cinco mil proprietários de navios investiram em sistemas de depuração com o objetivo de obter vantagem competitiva por meio do preço mais baixo do HFO em comparação com o óleo combustível de baixíssimo enxofre (VLSFO).

Qualquer proibição do uso de purificadores, ou mesmo uma proibição do uso de purificadores de ciclo aberto na Europa, pode vir a ser o golpe final para a indústria de purificadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

IMO APOIA RETOMADA SEGURA DAS OPERAÇÕES DE NAVIOS DE CRUZEIRO

Da Redação NAVEGAÇÃO 05/11/2020 - 19:53

A IMO e a OMT incentivam a indústria de cruzeiros e os governos a continuar seus esforços para permitir que as operações dos navios de cruzeiro sejam retomadas com segurança

Em comunicado conjunto divulgado nesta quinta-feira (5), a Organização Marítima Internacional (IMO) e a Organização Mundial do Turismo (OMT) destacam a importância do setor dos cruzeiros para a economia mundial. De acordo com dados da indústria, o setor de cruzeiros sustenta 1,2 milhão de empregos e contribui com US\$ 150 bilhões para a economia global todos os anos.

As duas agências da ONU também reconhecem os esforços feitos pela indústria, países e organizações internacionais para proteger a segurança, saúde e bem-estar dos passageiros e tripulantes, bem como a saúde da população dos Estados portuários de destino dos navios de cruzeiro. Desde que as operações de cruzeiros foram suspensas em todo o mundo devido à pandemia da Covid-19, a indústria tem revisado e aprimorado seus protocolos para identificar maneiras de ir mais longe na proteção da saúde dos passageiros, da tripulação e do público em geral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

DEMANDA DE BUNKER RETORNA AOS NÍVEIS PRÉ-PANDÊMICOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 05/11/2020 - 19:47

O lucro das refinarias asiáticas com a produção de óleo combustível com muito baixo teor de enxofre (VLSFO) chegou a níveis máximos dos últimos seis meses nesta semana. Os cortes na produção mantêm a oferta apertada, enquanto a demanda por combustível na maioria dos portos está de volta aos níveis pré-pandêmicos, disseram traders e analistas.

A tendência deve se manter pelo resto do ano, incentivando os refinadores asiáticos a priorizar a produção de VLSFO junto com a nafta petroquímica, onde a demanda também se firmou.

Ao contrário de outros combustíveis refinados, como gasolina e combustível de aviação, que foram prejudicados pelas restrições de mobilidade impostas durante a pandemia, a demanda de bunker no transporte marítimo e na geração de energia tem sido relativamente resiliente.

Cingapura, o maior centro de abastecimento de combustível do mundo, registrou um aumento de 6% nas vendas totais de combustível marítimos nos primeiros nove meses deste ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

O MAIOR NAVIO DE CONTÊINERES MOVIDO A GNL DO MUNDO FAZ SUA PRIMEIRA CHAMADA NO REINO UNIDO

Da Redação NAVEGAÇÃO 05/11/2020 - 19:42



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201105-cma-cgm-porta-conteiner-jacques-saade.jpg>

O "CMA CGM Jacques Saade", o maior porta-contêineres do mundo, com capacidade para 23 mil TEUs e movido a GNL, chegou a Southampton, no Reino Unido, como seu segundo porto europeu de escala. O carro-chefe do Grupo CMA CGM, que estabeleceu um novo recorde mundial quando o navio deixou Cingapura com uma carga de 20.723 contêineres cheios a bordo, cruzou o Oceano Índico e

o Canal de Suez para chegar ao Mediterrâneo e continuou com sucesso sua jornada para o Norte da Europa.

O "CMA CGM Jacques Saade" juntou-se à frota do Grupo no dia 22 de setembro em cerimônia realizada em Xangai e atualmente faz sua primeira viagem na icônica Linha Francesa da Ásia do Grupo (FAL 1), que conecta a Ásia à Europa.

O GNL é atualmente a solução industrial de última geração para preservar a qualidade do ar. Proporciona redução de 99% nas emissões de dióxido de enxofre e de partículas finas e de 85% nas emissões de óxido de nitrogênio, superando os requisitos das regulamentações atuais. O GNL também fornece uma resposta inicial ao desafio de enfrentar as mudanças climáticas. Uma embarcação movida a GNL também emite até 20% menos CO2 do que sistemas movidos a combustível.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

SANTOS BRASIL DEVE PAGAR 70 MILHÕES AO SINDESTIVA POR USO INADEQUADO DE MÃO DE OBRA

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 05/11/2020 - 19:40



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170321-trabalhadores.jpg>

Arquivo

TRT da 2ª Região entendeu que o terminal descumpriu a legislação; Santos Brasil afirmou que vai recorrer.

O Juiz do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, José Bruno Wagner Filho, proferiu, nesta quinta-feira (05), decisão favorável ao Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva), em ação contra o Terminal Santos Brasil. O processo vinha tramitando desde 2016. O juiz entendeu que a empresa não requisitou mão de obra cadastrada no Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), além de utilizar trabalhadores de outras categorias, incluindo estrangeiras, na função de estiva.

A utilização dos trabalhadores registrados no OGMO para o trabalho de estiva está prevista da chamada Lei dos Portos (nº 12.815/2013). Porém, o terminal ainda continua utilizando outra mão de obra, mesmo após o trânsito em julgado da sentença. A multa é calculada por cada dia de trabalho descumprido. Em razão disso, o cálculo inicial era de cerca de R\$ 700 milhões, porém, o juiz avaliou que o valor era excessivo e reduziu para R\$ 70 milhões.

Embora o sindicato tenha avaliado de forma positiva “o cumprimento da lei”, o presidente em exercício, Sandro Olímpio afirmou que a entidade deve tomar providências para elevar o valor da multa, sobretudo porque o terminal ainda continua com mão de obra não registrada pelo OGMO. “Eles ainda estão com 12 ou 13 trabalhadores de outras categorias na função de estiva”, frisou Olímpio. Portanto, o jurídico do Sindestiva continuará buscando a aplicação da multa nos moldes em que ela foi determinada em primeira instância.

Segundo ele ainda, a Santos Brasil, que é uma empresa de capital aberto omitiu dos acionistas que este processo estava em curso. Procurada pela Portos e Navios, o terminal afirmou que não comenta processos judiciais e que seguirá com os meios legais para reverter a decisão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

PETRO RIO ASSINA ACORDO PARA VENDER FATIA DE 10% NO CAMPO DE MANATI À GAS BRIDGE

Da Redação OFFSHORE 05/11/2020 - 18:36



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190130-petrorio.jpg>

A Petro Rio assinou acordo com a Gas Bridge SA para venda de sua participação de 10% no Campo de Manati, em transação com valor total de 144,4 milhões de reais, informou a empresa em fato relevante nesta quinta-feira.

O negócio inclui a transferência de todas as responsabilidades da Petro Rio pelo ativo, incluindo a participação no abandono do

empreendimento, acrescentou a companhia.

A transação, no entanto, está sujeita a condições precedentes, dentre as quais está o êxito da Gas Bridge na aquisição da participação da Petrobras em Manati, ainda segundo a Petro Rio.

A Petrobras informou em agosto que entrou em etapa de recebimento de ofertas vinculantes por sua participação de 35% no campo de Manati, na Bahia.

Também em agosto, a Enauta participações, que detém 45% em Manati, informou que fechou a venda à Gas Bridge da totalidade de sua participação no ativo, por 560 milhões de reais.

A Petro Rio disse que sua operação para deixar Manati envolve o recebimento pela empresa de uma parcela fixa de 124,4 milhões de reais e 20 milhões de reais em “earn-out”, sujeitos a determinadas aprovações regulatórias subsequentes relacionadas ao campo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

DEMANDA POR BENS INDUSTRIAIS CRESCEU 5,8% EM SETEMBRO

Da Redação ECONOMIA 05/11/2020 - 17:58

Indicador calculado pelo Ipea aponta alta de 12% na demanda por bens de consumo duráveis

O Indicador Ipea de Consumo Aparente de Bens Industriais registrou crescimento de 5,8% no mês de setembro frente a agosto, segundo os dados divulgados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada nesta quinta-feira (5). O resultado do trimestre móvel encerrado em setembro também avançou (14,4%). Na comparação com setembro de 2019, o indicador que mede a demanda interna por bens industriais – por meio da produção industrial interna não exportada, acrescida das importações – apresentou retração de 0,5%.

Tanto a produção nacional quanto a importação de bens industriais tiveram crescimento em setembro – 5,9% e 1,7%, respectivamente. Na análise das grandes categorias econômicas, o bom desempenho foi generalizado. O destaque positivo ficou por conta da demanda por bens de consumo duráveis, que cresceu 12%, enquanto bens semi e não duráveis registraram alta de 10,7%. O consumo aparente da indústria geral avançou 5,8% no mês, mas, enquanto a indústria de transformação teve resultado positivo de 6,3%, a indústria extrativa mineral recuou 3,2%.

No que diz respeito aos setores produtivos com peso relevante, 21 dos 22 segmentos analisados apresentaram melhora, entre eles os de veículos e vestuário, com altas de 17,1% e 13,6%, respectivamente. Já na comparação com setembro de 2019, 11 segmentos cresceram, com destaque para os produtos não metálicos (9,6%) e para os produtos de metal (8,2%).

No acumulado de 12 meses até setembro, o Indicador Ipea de Consumo Aparente de Bens Industriais apresentou queda de 6,3%, enquanto a produção industrial medida pela Pesquisa Industrial Mensal de Produção Física (PIM-PF) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) caiu 5,5%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

BR DO MAR: NÃO PODEMOS PERDER ESSA OPORTUNIDADE DE PROMOVER O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS

Por Alberto Machado Neto OPINIÃO 05/11/2020 - 17:51



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170410-porto-de-itajai.jpg>

A expansão da cabotagem na matriz de transporte é esperada há muito tempo pela sociedade e indústria brasileiras e, considerando a dimensão continental do Brasil, existe um imenso potencial para a navegação em seu litoral.

Para incrementar essa atividade, o governo federal enviou ao Congresso um projeto de lei, conhecido como “BR do Mar”, que propõe uma solução para o incremento da cabotagem, mas que, infelizmente, por focar no afretamento de embarcações estrangeiras, acaba por prejudicar a indústria brasileira.

Ao abrir o mercado para embarcações estrangeiras, o projeto de lei desconsidera que a indústria nacional convive com grandes assimetrias quando comparada à indústria de outros países que é o Custo Brasil, cuja existência é aceita por todos, inclusive pelo governo federal. Os preços nacionais são menos competitivos devido a fatores como a alta carga tributária, taxas de juros, logística pouco eficiente e cara entre outros fatores, que estão fora do alcance e do poder de decisão dos industriais brasileiros

O projeto de lei desconsidera as várias assimetrias que temos com a média dos países da OCDE e resulta em tratamento não isonômico entre navios estrangeiros afretados e navios produzidos no Brasil. Isso vale também para reparos, manutenções e jumborizações (obras para aumento de capacidade).

Assim, de modo a não prejudicar ainda mais a indústria nacional e garantir a diminuição da taxa de desemprego no país, bem como melhoria de renda, entendemos que alguns dispositivos devem ser ajustados. Por exemplo: devem ser mantidas a exigência de propriedade de embarcação para habilitação como Empresa Brasileira de Navegação e a participação da indústria naval nacional quando do afretamento a casco nu de embarcação estrangeira; deve ser eliminada a possibilidade de liberação escalonada de novos afretamentos a casco nu nos termos indicados no PL – permissão de dois afretamentos em 2021, três em 2022 e liberação total em 2023, entre outras.

Se forem mantidos os citados dispositivos, na prática, as indústrias naval e de navieças brasileiras serão alijadas das oportunidades decorrentes do incremento das atividades de cabotagem, eliminando postos de trabalho existentes e comprometendo a geração de novos empregos.

Existem pontos propostos que exacerbam a citada assimetria. A título de exemplo, citamos o fato de os navios afretados estarem submetidos ao regime de admissão temporária, que pressupõe a suspensão de impostos, condição diferente da aplicada aos navios construídos localmente, que terão que pagar impostos. Ou seja, importados não pagariam tributos que nacionais pagariam!

Ao mesmo tempo, a possibilidade de uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante para aquisição de bens no exterior prevista na proposta contraria a finalidade para a qual o FMM foi criado, qual seja, desenvolver a indústria de navegação e de construção naval no país. Seria um subsídio dado para empresas do exterior!?

Conforme demonstrado, um PL unicamente voltado ao estímulo à navegação provoca um aumento da desvantagem competitiva para a indústria local, quando o ideal seria, na medida do possível, combinar a desejada expansão da cabotagem com o desenvolvimento amplo da construção naval no Brasil e de toda a cadeia de valor envolvida. Também é necessário explicitar como o Fundo da Marinha Mercante pode contribuir com maior eficácia para o aumento da competitividade da indústria local.

Importante esclarecer que estamos cientes de que o PL em questão não tem como objetivo implantar uma política industrial no Brasil. No entanto, isso não significa que, a pretexto de estimular a cabotagem, possa produzir efeitos contrários à existência de uma indústria de construção naval brasileira, que devido à extensa cadeia de valor envolvida pode contribuir substancialmente para o desenvolvimento nacional.

O Brasil dispõe de estaleiros modernos e bem equipados, hoje ociosos, e que foram construídos com financiamento provenientes de verbas públicas, ou seja, pagos com o dinheiro de todos os brasileiros. Contamos com uma complexa e moderna indústria de máquinas, equivalente à existente nos países mais industrializados. Logo, nada mais correto e coerente do que buscar utilizá-la, gerando renda e empregos no país.

Estudos mostram que a participação do custo das embarcações no custo total da cabotagem gira em torno de 5%. Portanto um navio em torno de 10% mais caro por conta das assimetrias do Custo Brasil impactariam negativamente nos fretes na ordem de 0,5% e, em contrapartida, gerariam um efeito positivo na economia do país.

Sabemos também que o governo brasileiro tem um compromisso em reduzir o Custo Brasil com as tão sonhadas reformas. Se conseguir seu intento, a produção nacional de embarcações, máquinas e equipamentos não vão onerar o frete.

Por fim cabe ressaltar que a ampliação da necessidade de fretes está diretamente atrelada à demanda crescente da indústria nacional. Não há demanda para frete se não há produto para transportar! Assim, para criarmos um ciclo virtuoso que nos conduza a uma rota de crescimento é fundamental usar o PL para estimular ao desenvolvimento nacional. Não podemos perder mais essa oportunidade.

Alberto Machado
Alberto Machado Neto é diretor de Petróleo, Gás Natural, Bioenergia e Petroquímica da Abimaq

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020

VAN OORD GANHA LICITAÇÃO DE DRAGAGEM DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 04/11/2020 - 19:42



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190131-draga-dragagem-van-oord-utrecht.jpg>

Arquivo

A dragagem vai retirar aproximadamente dois milhões de metros cúbicos de sedimentos.

A empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas venceu o processo licitatório realizado pelo Porto de São Francisco do Sul (SC) para a realização do serviço de dragagem de manutenção. O certame foi realizado no último dia 26 de outubro. O objetivo é retirar

cerca de dois milhões de metros cúbicos de sedimentos para readequar a profundidade do canal de acesso, a bacia de evolução e os berços de atracação. Com a dragagem a profundidade deve chegar aos 14 metros.

O valor do serviço ficou em pouco mais de 34 milhões de reais. A vencedora do certame tem até 30 dias para mobilizar as dragas e 160 dias, já contando com o tempo de mobilização, para a conclusão de toda a obra. Ao todo participaram do processo licitatório seis empresas de dragagem.

A obra vai permitir que o Porto de São Francisco do Sul receba navios com maior capacidade de carga, além de oferecer mais segurança e eficiência às operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/11/2020