

ANTAQ FAZ CONSULTA PÚBLICA SOBRE COBRANÇA DE SERVIÇO DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA (SSE)

Contribuições podem ser enviadas à agência a partir de quarta-feira (7)

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.81218:1577366759/Porto-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=2f53fd5&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.81218:1577366759/Porto-Santos.jpg?f=2x1&pf=2f53fd5&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Contribuições podem ser enviadas à agência a partir de quarta-feira (7) (Carlos Nogueira/ AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) recebe, a partir desta quarta-feira (7) até 4 de novembro, comentários e avaliações sobre a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE). O objetivo é analisar e apurar possíveis abusos relacionados à cobrança pelos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras.

O Serviço de Segregação e Entrega (SSE), também conhecido como Taxa de Movimentação no Terminal 2 (THC-2), se refere ao procedimento de separação de contêineres no pátio da instalação portuária, para o envio a outros terminais e recintos alfandegados, em um prazo de até 48 horas. Neste processo, após solicitação, a carga é colocada em um espaço específico da empresa, o que, para ela, caracteriza um serviço extra.

O questionário está disponível no link <https://bit.ly/SubsidioTHC>, onde a Antaq aceitará contribuições até as 23h59 de 4 de novembro. Não serão aceitas contribuições enviadas por outros meios. Além disso, os comentários recebidos serão disponibilizados aos interessados no site da agência (<http://portal.antaq.gov.br/>).

Para anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, é permitido enviar os arquivos para o e-mail anexo_tomada052020@antaq.gov.br, com identificação do contribuinte, dentro do prazo estipulado. As contribuições em texto devem ser preenchidas nos campos apropriados do questionário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição, a Antaq disponibiliza o computador da Secretaria-Geral – SGE, em Brasília, e as máquinas das demais unidades regionais - cujos endereços estão disponíveis no site da Antaq.

Fique por dentro, na Região

Confira algumas matérias e artigos sobre o tema, publicadas neste ano, por ATribuna.com.br, na editoria Porto & Mar:

30/08/2020 - Decisão judicial libera cobrança do SSE

09/08/2020 - Órgão investiga preços abusivos na movimentação de contêineres no Porto de Santos

19/08/2020 - Anna Isabel Leal Correa: Discussão sobre o Serviço de Segregação e Entrega precisa ser atualizada

26/06/2020 - Juiz considera lícita a cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal 2

25/06/2020 - Cade impede cobrança de THC-2 por terminal do Porto de Santos

08/04/2020 - Marcelo Sammarco: Cade sinaliza correção de rota em relação ao SSE

12/03/2020 - TJ-SP reconhece cobrança da polêmica Taxa de Movimentação no Terminal 2.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 07/10/2020

RODRIGO ZANETHI: OS NOVOS PREFEITOS DA BAIXADA SANTISTA E O PORTO DE SANTOS

Espero realmente que as cidades olhem o Porto de Santos com o respeito e carinho que merece
Por *Rodrigo Zanethi*



[https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.121747:1602016330/Arte-coluna-Porto-Mar.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=31af131&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.121747:1602016330/Arte-coluna-Porto-Mar.jpg?f=2x1&pf=31af131&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Rodrigo Zanethi: Os novos prefeitos da Baixada Santista e o Porto de Santos (Ilustração: Monica Sobral)

Executivos municipais em todo o País. Aqui, na Baixada Santista, cidades como Santos, São Vicente e Praia Grande poderão ter segundo turno para as prefeituras, o que pode alongar a campanha. Dentre as várias promessas que serão feitas, espera-se ansiosamente ouvir propostas sérias e factíveis sobre o Porto de Santos pelos candidatos a prefeitos das cidades da Baixada Santista, porto este o qual fora muito bem definido pelo presidente do BNDES, Gustavo Montezano, como a “joia da coroa”.

Em 27 de setembro último, iniciou-se a campanha política para os Legislativos e

Obviamente, sabe-se que, por razões de competência, determinados assuntos fogem do poder decisório dos alcaides eleitos. Mas, a omissão na discussão é algo impensável. Sinceramente, espero que os eleitos na Baixada Santista se reúnam e firmem posição de que o Porto de Santos não é o porto da cidade de Santos ou Guarujá, ou até mesmo de Cubatão, mas sim das nove cidades que englobam a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS).

Faz tempo que diversos intervenientes no porto e no comércio exterior estão espalhados na RMBS, com muitas empresas localizadas nas nove cidades. Além das empresas instaladas, fato que não se pode olvidar é que muitos de seus trabalhadores, pelas mais diversas razões, como, por exemplo, custo e qualidade de vida, residem fora de Santos, Guarujá ou Cubatão, movimentando o comércio e os prestadores de serviço nas cidades onde moram – além de que, com a mudança na forma de trabalho trazida pela pandemia, acredita-se que a mobilidade exigida para os funcionários será menor, ou seja, nada impede que um terminal localizado em Guarujá não possa ter um funcionário residindo e trabalhando em Peruíbe, por exemplo.

Ao demais, estamos diante de grandes mudanças no Porto de Santos no tocante a sua administração. Estudos sobre a desestatização do Porto de Santos estão iniciando e trarão reformas no modelo portuário, que afetarão as cidades da RMBS.

Vejo ainda com reservas essa questão da desestatização no Porto de Santos, ante a sua característica e importância, não acreditando que seria o melhor modelo – podendo ser o mais apropriado para outros portos. Mas cabe a discussão e que ela seja ampla e, por quê não, nacional, visto ser o maior porto brasileiro, com uma enorme hinterlândia e importância na balança comercial brasileira, cabendo aos nossos prefeitos analisar e trazer à comunidade o que irá ocorrer com a desestatização e, se for o melhor, que aconteça.

Ao demais, cabem aos prefeitos analisar os motivos da fuga de cargas que está acontecendo do Porto de Santos. Diariamente, vemos cargas indo para outros portos, expondo os envolvidos que o Porto de Santos é um porto caro, aliado ao fato de que alguns estados oferecem facilidades aos importadores e exportadores. Devem os prefeitos buscar esses motivos e lutar junto às autoridades competentes para que o máximo e possível de cargas venham ou saiam do Porto de Santos.

A questão das cargas perigosas que aqui embarcam e desembarcam, que seja olhada com atenção, não meramente de forma ideológica, mas com responsabilidade.

Outro ponto de que as municipalidades não podem fugir é sobre o futuro do trabalho portuário avulso. Como já escrevi aqui, a importância passada, presente e futura desses valerosos trabalhadores deve ser respeitada e discutida, procurando torná-los cada vez mais parte do nosso porto, não os alijando do seu labor que já tanto trouxe para as cidades da Baixada Santista. Seria interessante ainda que os prefeitos, juntamente com os atores envolvidos, internacionalizassem a imagem do Porto de Santos, como faz Roterdã, por exemplo, o que, cada vez mais, trará interessados não só no aspecto econômico, mas no turístico, o que impulsionaria ainda mais as cidades neste ponto, extremamente importante para a economia local.

Certamente, outros pontos interessantes ao Porto de Santos serão lembrados pelos pretendentes ao cargo máximo do Executivo, mas espero realmente que as cidades olhem o Porto de Santos com o respeito e carinho que merece.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 07/10/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZARÁ NESTA QUARTA-FEIRA (7) SEMINÁRIO VIRTUAL SOBRE A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

Evento acontecerá das 15h às 17h. Clique no banner, que está na página principal do site, para acompanhar as apresentações

Nesta quarta-feira (7), a ANTAQ, em parceria com o Ministério das Relações Exteriores, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) e o Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná, realizará o Seminário Hidrovia Paraguai-Paraná. O evento virtual acontecerá entre 15h e 17h.

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, participará da abertura. Tokarski também fará uma apresentação sobre as estratégias para incrementar a relevância da Hidrovia Paraguai-Paraná como corredor de comércio exterior do Brasil. O superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência, José Renato Fialho, irá palestrar sobre o “Estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta e demanda de carga entre os países signatários do Acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná”, que são Brasil, Paraguai, Uruguai, Bolívia e Argentina.

Haverá ainda apresentações sobre as ações do Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná, sobre o Sistema de Classificação Fluvial para América do Sul, sobre a integração regional da hidrovia, entre outros assuntos.

Para José Renato Fialho, esse seminário “é uma ótima oportunidade para apresentar o estudo da prática regulatória, vantagens competitivas e oferta de demanda de carga entre os países signatários do acordo da Hidrovia Tietê-Paraná”.

Conforme o superintendente, “o estudo foi muito detalhado e foi baseado em três eixos: o eixo de mercado, que envolveu as trocas comerciais entre os países signatários do acordo; o eixo infraestrutura, que foram verificadas tanto as condições da infraestrutura aquaviária ao longo da hidrovia, mas também a malha de ligação da infraestrutura aquaviária; e o eixo regulatório, que apontou as diferenças regulatórias entre os países signatários”.

José Renato Fialho afirma que a Hidrovia Paraguai-Paraná é um eixo integrador da América do Sul. “É importante que os países discutam as condições de navegabilidade, profundidade, os comboios, entre outros assuntos.”

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data : 07/10/2020

DIRETOR DA ANTAQ PARTICIPA DE WEBINAR SOBRE SEGURANÇA NA NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou do webinar “Navegação na Amazônia: Desafios na Segurança para o Transporte de Cargas e Passageiros”, organizado pelo Instituto de Engenharia de São Paulo e pelo Movimento Pró-Logística, nesta segunda-feira (05).



<http://portal.antag.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/Tokarski-Webinar-678x381.jpeg>

A ANTAQ tem responsabilidade em procurar oferecer um serviço adequado no transporte aquaviário, afirmou Tokarski

Durante sua fala, o diretor da Agência abordou dois aspectos da segurança na navegação. O primeiro deles foi a importância da sinalização, do balizamento, da dragagem e até de derrocamentos para que as hidrovias nacionais tenham condições de

navegabilidade durante o ano inteiro. “A ANTAQ está atenta a isso, pois uma navegação segura está relacionada à prestação de serviço adequado.”

O segundo ponto foi a questão da segurança: roubos e furtos que acontecem nas embarcações na Amazônia. Tokarski defendeu uma ação conjunta das instituições, como Polícia Federal, Marinha do Brasil, secretarias estaduais de segurança, para coibir ações criminosas que ocorrem na navegação interior. “É preciso fazer um projeto de Estado, com um amplo trabalho da sociedade organizada. E a ANTAQ contribuirá para isso, afinal a ANTAQ tem responsabilidade em procurar oferecer um serviço adequado no transporte aquaviário”, afirmou o diretor, destacando reuniões das quais a Agência participou com a Polícia Federal, a Marinha, o Gabinete de Segurança Institucional, Exército e o Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam) para discutir o assunto.

O evento contou também com a participação do presidente do Movimento Pró-Logística do Pará, Eduardo Carvalho, que fez a moderação do debate; do diretor do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre do Amazonas (Sindarma), Claudomiro Carvalho; do diretor-presidente do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação no Estado do Pará (Sindarpa), Breno Dias; e do presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Ampor), Flávio Acatauassú.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data : 06/10/2020

PORTAL PORTO GENTE

SULNORTE INICIA OPERAÇÃO NO COMPLEXO PORTUÁRIO DE VILA DO CONDE

Assessoria de Comunicação

Para contribuir com a expansão de uma região em pleno desenvolvimento, a Sulnorte, tradicional empresa de rebocadores controlada pelo Grupo H. Dantas e a segunda mais antiga do Brasil, acaba de iniciar as operações no complexo portuário de Vila do Conde - Barcarena, no Pará. Essa expansão vai ampliar o escopo de soluções aos clientes e parceiros, mantendo o compromisso da empresa com a atualização de serviços e com os melhores resultados.



https://portogente.com.br/images/Sulnorte_2.jpg

Sulnorte 2

A frota será inicialmente composta pelos rebocadores SN Pirambu, de 44t BP, e América, de 50t BP, atendendo assim às diversas demandas que este novo desafio apresenta. Ao longo de 42 anos de história, a Sulnorte acompanhou a expansão do agronegócio brasileiro sempre pronta para colaborar com soluções logísticas de qualidade.

"Estamos reforçando nossa posição nos doze portos onde atuamos, consolidando importantes atuações nestes mercados e expandindo seletivamente os serviços prestados em novos portos. A intenção deste investimento é ajudar a aquecer a atividade econômica na localidade e, conseqüentemente, no país", explica Luiz Felipe Gouvêa, diretor executivo da Sulnorte.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 07/10/2020

DESBUROCRATIZAÇÃO DOS SETORES LOGÍSTICO E DE INFRAESTRUTURA BRASILEIRO

Assessoria de Comunicação

Assunto foi destacado pelas principais autoridades do setor, que marcaram presença na solenidade do evento digital

Teve início nesta terça-feira (6), a primeira edição do Intermodal Xperience, evento digital da Intermodal South America - que chega ao mercado com o intuito de conectar os profissionais do setores logístico, de transporte de cargas e comércio exterior em uma única plataforma virtual, por meio de conteúdos e iniciativas que visam facilitar o networking e a realização de negócios online.

Abrindo o evento, o diretor do Intermodal Xperience, Hermano Pinto Júnior, agradeceu a participação das autoridades presentes e destacou a importância de gerar eventos que contribuam com o desenvolvimento do setor de logística como um todo. "O Intermodal Xperience chega para revolucionar a forma como fazemos negócios nos setores logístico, de transporte de cargas e de comércio exterior, ampliando as fronteiras do evento presencial para o mundo virtual e facilitando a aproximação e o relacionamento entre todos os players que atuam nestes segmentos".

Entre os temas abordados, veio à tona o debate a respeito do futuro deste mercado no País e a urgência da desburocratização dos setores logístico e de infraestrutura brasileiro para garantir ainda mais o seu desenvolvimento.

Foi o que disse, por exemplo, o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Juliano Noman, que ressaltou algumas das ações da agência reguladora em prol deste objetivo. "Estamos tomando uma série de medidas internas em nossa agência para garantir mais produtividade e diminuir a burocratização do setor. Teremos uma reunião amanhã, inclusive, com diversos players e representantes governamentais, incluindo o presidente Bolsonaro, para apresentar um projeto que visa reduzir a morosidade destes mercados, proporcionando mais

investimentos, mais flexibilidade, mais geração de empregos e etc, contribuindo ainda mais com o desenvolvimento da logística e do transporte de cargas no País", afirmou.

A superintendente de serviços de transporte rodoviário e multimodal de cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rosimeire Lima, concordou e também destacou as iniciativas da agência em busca da garantia de uma maior agilidade aos processos logísticos do setor. "Também visamos adotar a política pública do Governo Federal de desburocratização do setor, tanto no transporte rodoviário nacional de cargas quanto no internacional, em que muitos serviços foram inseridos no portal federal com o intuito de digitalizá-los e desburocratizá-los. Ao meu ver, não há outra alternativa: investimentos em desburocratização, em infraestrutura e em multimodalidade são os caminhos para melhorarmos e desenvolvermos o setor no País", pontuou.

Já o secretário executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, corroborou com a necessidade de mais investimentos no setor, para alavancar ainda mais a competitividade do Brasil no cenário internacional e atrair novos aportes ao País. "Nós, do Ministério da Infraestrutura, estamos trabalhando arduamente para encontrar soluções para o setor, como a abertura do Programa Pró-Brasil, que possui um planejamento que visa revisar marcos legais e atos normativos nacionais para estudarmos novos caminhos, com o intuito de alcançarmos a primeira posição de competitividade na América Latina. Afinal, nós sabemos que um país competitivo atrai novos investimentos e gera empregos aos profissionais do mercado. Além disso, sabemos da importância de se investir em infraestrutura e que a plena retomada econômica do Brasil só ocorrerá a partir de aportes nesta área".

Para isso, Sampaio reconhece que é preciso apostar também em parcerias com a iniciativa privada. "Nossos investimentos na agenda de transportes vêm crescendo a cada dia e muito desse resultado se deve a seguirmos trabalhando forte na parceria com a iniciativa privada. Nosso intuito é continuar nessa toada, tanto é que pretendemos dobrar os investimentos conjuntos no setor nos próximos anos. A expectativa é receber, em média, aportes de até R\$ 200 bilhões de reais vindos da iniciativa privada daqui em diante. Ou seja, nossa ideia é realizar investimentos na ordem de R\$ 305 bilhões de reais na área de infraestrutura nos próximos anos e, desse total, cerca de 60% viria do âmbito privado", acrescentou.

Perspectivas positivas que animaram os moderadores da solenidade, como o presidente da Associação Brasileira de Logística (Abralog), Pedro Moreira. "Expectativas como essas nos motivam a seguir ainda mais rumo ao desenvolvimento do setor no País. Por isso, só temos que agradecer a todos pela participação neste Cerimonial de Abertura do Intermodal Xperience", concluiu.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 07/10/2020

PANTANAL EM CHAMAS: CRIME HEDIONDO

Editor Portogente

O poder público precisa enviar mais homens e equipamentos para o combate às queimadas no Pantanal. A avaliação é de especialistas que participaram de audiência pública virtual promovida pela comissão temporária externa do Senado que acompanha as ações de enfrentamento aos incêndios no bioma. De acordo com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), são quase 18 mil focos de chammas em 2020 — um aumento de 200% em relação ao ano passado.

O combate às queimadas é realizado por 500 brigadistas, com o apoio de 500 militares do Exército, da Marinha e da Força Aérea. De acordo com o subchefe de Operações do Estado-Maior das Forças Armadas, general José Eduardo Leal de Oliveira, mais de 14 aeronaves foram empregadas no enfrentamento ao fogo desde julho.

Para o representante do Inpe, Alberto Setzer, a estrutura oferecida pelo poder público não é suficiente. O engenheiro ambiental explica que a situação no Pantanal é "quase impossível de ser administrada" com o cenário de estiagem, temperatura alta, umidade baixa e ventos fortes. "De um lado, temos essas frentes avançando de maneira descontrolada, cobrindo dezenas de quilômetros quadrados. De outro lado, temos apenas algumas centenas de brigadistas. Mesmo

combinando as Forças Armadas com os brigadistas e voluntários, temos cerca de mil pessoas. Esse número obviamente está subdimensionado. Precisaríamos de 10 vezes mais. Muito possivelmente, 100 vezes mais pessoas lutando para conseguir enfrentar uma situação descontrolada como essa, que já perdura por meses", afirmou.

A presidente da Associação Brasileira de Entidades Estaduais de Meio Ambiente (Abema), Mauren Lazzaretti, destaca a dificuldade para a aquisição de insumos usados no combate às chamas. Ela explica que o fato de o Pantanal ser o bioma mais preservado no Brasil dificulta o acesso a áreas remotas, o que exige uma "situação de guerra" para o enfrentamento ao fogo. "As chamas no pantanal têm alcançado mais de 25 metros de altura, o que inclusive impossibilita os homens de fazerem esse combate. Isso mostra que uma outra estratégia precisa ser adotada: o combate aéreo e a utilização de outros produtos que busquem retardar (os incêndios) ou melhorar a eficiência do combate aéreo. Além do intenso calor e da seca, temos dificuldade de adquirir os insumos para fazer esse combate", afirmou.

Responsabilidades

A audiência pública interativa contou com a participação de internautas, que enviaram perguntas aos debatedores. Um dos questionamentos frequentes foi sobre a responsabilização dos causadores das queimadas.

De acordo com o Centro Integrado Multiagências de Coordenação Operacional de Mato Grosso, o fogo no estado é causado pela ação humana — como a queima de áreas para o pasto, o uso de fogo para a retirada de mel em colmeias e a incineração de equipamentos agrícolas. Em Mato Grosso do Sul, cinco fazendeiros são investigados pela Polícia Federal por queimadas supostamente intencionais.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 07/10/2020

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

CAMPOS NETO: 'ESPAÇO PARA USO DA POLÍTICA MONETÁRIA, SE HOVER, DEVE SER PEQUENO'

Por AFP/Arquivos



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2019/05/c523f71550e20bcfcc012f8e95fe9769fd2fd08f-768x432.jpg>

Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto (Crédito: AFP/Arquivos)

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, reforçou nesta quarta-feira, 7, em evento da Brazilian-American Chamber of Commerce, uma série

de mensagens dos documentos mais recentes do BC sobre política monetária. Conforme Campos Neto, "o espaço remanescente para utilização da política monetária, se houver, deve ser pequeno".

"Consequentemente, eventuais ajustes futuros no atual grau de estímulo ocorreriam com gradualismo adicional e dependerão da percepção sobre a trajetória fiscal, assim como de novas informações que alterem a atual avaliação do Copom sobre a inflação prospectiva", registrou Campos Neto na apresentação do evento.

O presidente do BC também reafirmou que “a conjuntura econômica continua a prescrever estímulo monetário extraordinariamente elevado” e que a instituição não tem a “intenção de reduzir o grau de estímulo monetário”.

Gastos do consumidor

O presidente do Banco Central também afirmou que os dados recentes sugerem que os gastos do consumidor nos Estados Unidos estão voltando aos níveis pré-crise.

No caso da Europa, segundo ele, o choque provocado pela pandemia do novo coronavírus afetou países e setores de forma assimétrica. “A recuperação começou em maio, após perdas severas em abril”, registrou Campos Neto.

Sobre a China, o presidente do BC afirmou que a recuperação econômica é rápida, apesar de incompleta. No caso dos países emergentes, a avaliação é de que as condições financeiras seguem restritas para aqueles que possuem fundamentos desfavoráveis.

Ações

No evento, Roberto Campos Neto também citou a força das ações do Top 5, apesar da queda recente. Neste grupo estão os papéis de Amazon, Apple, Facebook, Google e Microsoft.

Ao mesmo tempo, Campos Neto pontuou que a recuperação é desigual e que os riscos trazidos pelos juros baixos e pela inadimplência prejudicam o setor financeiro. Ao tratar de instituições financeiras, ele afirmou que o aumento nas provisões para perdas ainda sugere cautela.

Campos Neto também voltou a afirmar, em sua apresentação, que no Brasil não existe uma “relação causal” entre o aumento da volatilidade no mercado de câmbio e a alta do volume de minicontratos negociados.

Ele registrou que “em outros mercados, o crescimento dos minicontratos geralmente aumenta a liquidez e reduz os spreads de compra/venda”. No Brasil, segundo o presidente do BC, “houve aumento coincidente da volatilidade e da proporção de minicontratos no volume total”. Ele pondera, no entanto, que “não existe necessariamente uma relação causal”.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 07/10/2020

POLÔNIA ANUNCIA MULTA RECORDE DE € 6,45 BILHÕES A GAZPROM POR GASODUTO NORD STREAM 2



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/10/1b6146346e3a09809cb22b458fdd142364a3cc1b-768x432.jpg>

Um guindaste move um grande cilindro durante os trabalhos de construção do gasoduto Nord Stream 2 - AFP/Arquivos

O organismo antimonopólio polonês Uokik anunciou nesta quarta-feira uma multa recorde de 6,45 bilhões de euros (7,58 bilhões de dólares) a Gazprom pela construção do gasoduto Nord Stream 2 entre a Rússia e a Alemanha.

As cinco empresas europeias que participam ao lado da Gazprom, principal nome do projeto, na construção do gasoduto também foram condenadas a uma multa global de 52 milhões de euros (61 milhões de dólares).

As empresas envolvidas são a francesa Engie Energy, as alemãs Uniper y Wintershall, a austríaca OMV e a anglo-holandesa Shell.

Em 2016, Uokik considerou que o Nord Stream 2 poderia atentar contra a livre concorrência e se negou a aprovar o consórcio. Dois anos depois, a agência abriu um processo contra as seis empresas envolvidas no projeto.

“Conforme a decisão do presidente do Escritório da Competência e Proteção dos Consumidores, as entidades devem rescindir os contratos concluídos para financiar o gasoduto Nord Stream 2”, disse o comunicado da UOKiK.

Após o anúncio, a Gazprom disse estar “em total desacordo com a posição da UOKiK” e a multa imposta. Segundo a empresa, “o projeto não foi desenvolvido por uma co-empresa, mas por uma filial da Gazprom com um financiamento por empréstimo”, segundo um comunicado.

“O valor sem precedentes da multa indica uma vontade de se opor à implementação do projeto Nord Stream 2 de todas as formas”, denunciou a Gazprom, que anunciou sua intenção de recorrer da decisão.

O porta-voz do Kremlin, Dmitri Peskov, afirmou que não duvida que a Gazprom fará “tudo o que se pode e deve fazer” para responder a essas medidas.

Nord Stream 2, originalmente programado para entrar em operação em 2020, é um gasoduto que deve dobrar as capacidades de entrega de gás russo do Nord Stream 1, operacional desde 2012, e garantir a segurança de abastecimento para a Europa Ocidental através do Mar Báltico.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 07/10/2020

BRASKEM DETECTA INVASÃO EM AMBIENTE DE TI E INTERROMPE ACESSO A SERVIDORES

A Braskem informou nesta quarta-feira que detectou uma invasão em seu ambiente de Tecnologia da Informação (TI). Em função da invasão, o sistema de proteção da empresa, como medida de precaução, interrompeu o acesso a alguns dos seus servidores e softwares, impactando as suas operações. “A companhia vem empreendendo todos os esforços para normalizar os seus sistemas de acordo com seus protocolos de segurança da informação e manterá o mercado informado, em cumprimento com as legislações aplicáveis”, disse a empresa. Neste ano várias outras companhias já sofreram ataques de hackers, entre elas a fabricante de motos Honda, Avon, Rumo Logística, Raízen e Energisa.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 07/10/2020

DELFIN NETTO: AUXÍLIOS FORAM SUCESSO E POR ISSO PIB VAI CAIR APENAS 4,5%

O Produto Interno Bruto (PIB), que chegou a receber projeções de queda este ano de até 15% por conta dos impactos que sofreria da pandemia, poderá encerrar o ano em curso com queda de 4,5%, disse hoje o economista e ex-ministro da Fazenda Delfim Netto. Ele participou nesta tarde de uma live organizada pela Nova Futura Investimentos em que foram feitas avaliações sob o tema “A Recuperação do Brasil”.

Delfim atribuiu o encolhimento das previsões negativas em relação ao desenvolvimento do PIB este ano ao que ele classifica de sucesso das medidas econômicas emergenciais adotadas pelo governo federal no combate aos impactos da Covid-19. “O ministro Paulo Guedes entendeu muito rápido a situação e sugeriu a criação de um ‘orçamento de guerra’”, disse o ex-ministro da Fazenda.

De acordo com Delfim, mais que econômico, era uma obrigação moral do Estado agir para diminuir o número de infectados e mortos pela pandemia. “O PIB deve terminar o ano com queda de 4,5% porque o socorro às pessoas e às empresas foi um sucesso”, disse o economista.

Para ele, apesar de o País encerrar o ano com uma taxa de desemprego gigantesca, o sistema está funcionando. “Conseguimos sustentar 60 milhões de pessoas no pior momento da pandemia. Disseram que descobriram 38 milhões de invisíveis, mas não é isso. Eram pessoas que estavam sobrevivendo sem a ajuda do Estado e que com o distanciamento social perderam suas rendas”, disse.

De acordo com Delfim, o Brasil tem como voltar a crescer porque sua sociedade tem um espírito de crescimento. “Quando as ações são coordenadas, o crescimento acelera”, disse o ex-ministro.

O problema, continuou Delfim, é que o Brasil é uma “máquina gastadora dominada por uma casta não eleita, aprovada em concursos públicos”. “É uma casta que se apropriou do Brasil e não aceita se aposentar mais tarde”, disse.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 07/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

POLÍCIA FEDERAL DEFLAGRA NOVA FASE DA LAVA JATO NA PETROBRAS

Por Larissa Fafá - 7 de outubro de 2020 - Em Combustíveis, Judiciário, Petróleo e gás

BRASÍLIA – A Polícia Federal deflagrou nesta quarta (7) a 76ª fase da operação Lava Jato para apurar um possível esquema de corrupção na diretoria de Abastecimento da Petrobras. Na Operação Sem Limites III são cumpridos três mandados de busca e apreensão no Rio de Janeiro.

As ações, segundo comunicado da Polícia Federal, pretendem aprofundar investigações sobre supostas práticas criminosas cometidas na gerência executiva de Marketing e Comercialização da empresa e tiveram origem na operação ‘Sem Limites’ (57ª fase da Operação Lava Jato), realizada em dezembro de 2018.

Desde a primeira versão da operação, executivos ligados a empresas estrangeiras investigadas fecharam acordo de delação premiada com o Ministério Público Federal e relacionaram a atuação de integrantes da Petrobras em esquema de favorecimento de suas empresas.

As colaborações apontam que funcionários na estatal responsáveis pelas negociações de compra e venda de bunker e diesel marítimo recebiam vantagens indevidas para favorecer as empresas no processo de suprimento do combustível de navios à serviço da Petrobras em outros países.

De acordo com a PF, a propina era repassada também a outros agentes públicos da gerência executiva de Marketing e Comercialização da Petrobras.

A PF não informou os nomes dos suspeitos investigados na operação, que podem responder na Justiça por corrupção passiva, organização criminosa e de lavagem de dinheiro caso as investigações sejam confirmadas.

“Um dos ex-funcionários da Petrobras requerido nas medidas cumpridas hoje foi responsável pelas negociações de combustíveis marítimos para os navios da estatal, próprios e afretados, que abasteciam no porto de Singapura. Tendo em vista a série de irregularidades cometidas, entre as quais, relacionamento impróprio com fornecedores e conflito de interesses, chegou a ser suspenso de suas atividades por 29 dias”, informou o MPF do Paraná.

Ainda segundo o MPF, a operação se baseia em mensagens de SMS, e-mails, planilhas e uma série de recibos de uma das companhias envolvidas “que demonstram, aliadas a diversas

informações bancárias e fiscais, a existência de um sistemático esquema de pagamento de vantagens indevidas e de conversão desses valores em bens de aparência lícita, que perdurou pelo menos de 2009 a 2018”.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 07/10/2020

A SOLUÇÃO DOS BIOCOMBUSTÍVEIS AVANÇADOS EM CONTRAPONTO AO USO DOS CARROS ELÉTRICOS, POR ERASMO CARLOS BATTISTELLA

Por epbr - 7 de outubro de 2020 - Em Artigos e opinião, Combustíveis, Transição energética

Recente matéria Os segredos ‘sujos’ dos veículos elétricos limpos, de Tilak Doshi, publicada na Forbes em agosto, destacou a importância de colocar uma lente de aumento sobre a adoção de carros elétricos como alternativa para substituir os movidos a diesel fóssil como solução verde e limpa.

Lembrei-me do artigo durante a minha participação, em 1º de setembro, no VI Simpósio de Eficiência Energética, Emissões e Biocombustíveis, promovido pela Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), por meio virtual.

O objetivo do evento foi viabilizar um fórum de discussões através de palestras e debates sobre os caminhos que precisamos percorrer para a implantação das tecnologias globais com impacto positivo em nossa matriz energética com participação cada vez maior de biocombustíveis.

O tema dos veículos elétricos ganhou grande força durante a pandemia e é super valorizado pelas empresas do setor. Passou a ser lugar comum na mídia internacional fazer coro a grupos políticos e de “especialistas”, que indicam que as energias renováveis como eólica, solar e veículos elétricos seriam o principal caminho na direção da meta de carbono zero até 2050.

Um olhar mais atento nas baterias recarregáveis de íons de lítio, componentes mais importantes do veículo elétrico, vai constatar que elas dependem de forma crítica dos minerais cobalto, grafite, lítio e manganês.

Ao verificar toda a cadeia de produção, chama a atenção um relatório recente da Organização das Nações Unidas (ONU) que alerta que as matérias-primas usadas nas baterias de carros elétricos estão altamente concentradas em um pequeno número de países onde as regulamentações ambientais e trabalhistas são fracas ou inexistentes.

Compromisso com a certificação de toda a cadeia

Gostaria de destacar um paralelo com o processo de produção dos biocombustíveis. Nos países produtores, são vários os mecanismos adotados para avaliar, habilitar, certificar e fiscalizar cada elo da cadeia produtiva, da produção de matéria-prima até a distribuição, levando em conta aspectos ambientais, sociais e de legislação trabalhista.

No caso dos carros elétricos, é preciso questionar onde está a certificação da origem das matérias-primas minerais utilizadas para a confecção das baterias, dos seus meios de extração, seus critérios de sustentabilidade e as condições de relação trabalhista, assim como já é feito para os biocombustíveis.

Precisamos estabelecer os padrões comuns de compromisso com emissão zero em toda a cadeia e com a responsabilidade social.

Vamos estimular uma reflexão sobre biocombustíveis

Falar neste simpósio da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva no Brasil sobre o futuro do biocombustível para a eficiência e sustentabilidade do modelo energético foi uma honra para mim.

Precisamos estimular cada vez mais um canal direto com especialistas e representantes de órgãos governamentais, fabricantes de veículos automotores, autopeças, produtores de aditivos,

fornecedores de equipamentos do setor automotivo, fabricantes de ciclomotores, empresas produtoras de combustíveis e distribuidoras, acadêmicos e estudantes.

Com o tema “Mobilidade Sustentável: Oportunidades para a Engenharia Brasileira”, apresentei um breve cenário com os biocombustíveis de primeira geração (biodiesel) e os de segunda geração (HVO, SPK e Green Naphtha).

São eles que vão compor uma solução sustentável para o nosso futuro de mobilidade, reduzindo as emissões de CO2 em todas as formas de transporte.

Na oportunidade, compartilhei a minha visão sobre os biocombustíveis avançados com o objetivo de despertar a reflexão desse público tão seletivo sobre a importância desta solução para atender os desafios ambientais de hoje e do futuro, com uma nova matriz energética, e com cada vez mais biocombustíveis.

Carros elétricos são a solução?

Constatei que esta visão de oportunidade e de futuro para o desenvolvimento de uma matriz energética limpa é semelhante a manifestada recentemente por Bill Gates em seu artigo Como nos movemos em um mundo de carbono zero?.

Na oportunidade, ele refletiu sobre a necessidade de nos movermos sem emitir gases de efeito estufa e, entre vários pontos tratados, discutiu o papel dos biocombustíveis avançados e a possibilidade deles serem utilizados em motores existentes sem a necessidade de qualquer modificação.

“O problema é que as baterias são grandes e pesadas. Quanto mais peso você está tentando mover, mais baterias você precisa para alimentar o veículo. Mas quanto mais baterias você usa, mais peso você adiciona – e mais energia você precisa. Mesmo com grandes avanços na tecnologia de bateria, os veículos elétricos provavelmente nunca serão uma solução prática para coisas como veículos de 18 rodas, navios de carga e jatos de passageiros. A eletricidade funciona quando você precisa cobrir distâncias curtas, mas precisamos de uma solução diferente para veículos pesados de longo curso”, analisa Gates.

Já o ambientalista Bjørn Lomborg explica que “os carros elétricos são rotulados como ecologicamente corretos, mas gerar a eletricidade necessária quase sempre envolve a queima de combustíveis fósseis. Além disso, a produção de baterias intensivas em energia para esses carros gera invariavelmente emissões significativas de CO2”.

De acordo com a Agência Internacional de Energia (AIE), um carro elétrico, com um alcance de 400 quilômetros, tem um enorme déficit de carbono quando chega na estrada e só começará a economizar emissões depois de percorrer 60.000 quilômetros.

Lomborg destaca que o que faria diferença seria exigir um grande aumento nos gastos em pesquisa e desenvolvimento de energia verde, para que essas fontes de energia acabem se tornando baratas o suficiente para superar os combustíveis fósseis. Essa é a maneira real de ajudar a combater as mudanças climáticas.

No ensaio Eletrificando o Reino Unido e a necessidade de engenharia (em tradução livre) para The Global Warming Policy Foundation (confira o arquivo da publicação em inglês), Michael Kelly, professor de tecnologia da Universidade de Cambridge, indica que se substituirmos toda a frota de veículos do Reino Unido com veículos elétricos precisaríamos dos seguintes recursos:

- 207.900 toneladas de cobalto – quase o dobro da produção global anual;
- 264.600 toneladas de carbonato de lítio – três quartos da produção mundial;
- pelo menos 7.200 toneladas de neodímio e disprósio – quase toda a produção mundial de neodímio;
- 2.362.500 toneladas de cobre – mais da metade da produção mundial em 2018.

E isso é apenas para o Reino Unido. Segundo Kelly, “estima-se que a capacidade de fabricação de baterias teria que aumentar mais do que 500 vezes, se quisermos que o mundo inteiro seja transportado por veículos elétricos. Os grandes aumentos no fornecimento dos materiais descritos acima iriam muito além das reservas conhecidas”.

Kelly ressalta que “vale a pena considerar o impacto ambiental desses materiais”. Alguns deles são decididamente tóxicos quando extraído, manuseado e processado. Também vale a pena considerar o que vai acontecer com as baterias e os sistemas de energia renovável que as alimentam, no final de suas vidas úteis.

Segundo o professor emérito de Tecnologia da Universidade de Cambridge, “não temos a capacidade de fornecer a infraestrutura necessária para entregar carros elétricos e aquecimento elétrico em escala exigido até 2050”.

No ensaio, ele indica que a fase de mineração e o processamento de matérias-primas necessárias para a produção da bateria representa cerca de metade da emissão vitalícia de dióxido de carbono de um carro elétrico. O período de fabricação de um carro movido a gasolina é responsável por 17% das emissões de dióxido de carbono na vida útil do carro.

Quando um novo veículo elétrico está pronto para ser comercializado, ele já emitiu 13,6 toneladas de dióxido de carbono. No caso do carro convencional, essa emissão é de 6,3 toneladas.

Ao olhar este estudo, me pergunto onde estão os sistemas de fiscalização, controles e habilitações de toda a cadeia de produção de baterias e carros elétricos que, em comparação ao processo já adotado para produção de biocombustíveis, poderiam certificar toda a cadeia e evidenciar os impactos ambientais e sociais de cada recurso.

Porque os biocombustíveis avançados são a verdadeira solução

Durante a minha participação no VI Simpósio de Eficiência Energética, Emissões e Biocombustíveis, promovido pela Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), ressaltai que o biocombustível avançado é uma fonte de energia renovável, biodegradável e sustentável.

É avançado porque pode ser produzido com métodos limpos (com menos emissões de CO₂) a partir de resíduos de gordura animal, óleos de cozinha usados e óleos vegetais. É uma solução de sustentabilidade verdadeira para um planeta que deve reduzir suas emissões de CO₂ em todas as formas de transporte.

Por ser de “entrega imediata”, que vai “direto para o tanque”, tem um baixo custo de transição. Não requer investimentos no motor, além de utilizar a rede de abastecimento disponível.

Veículos híbridos

Também defendo a solução do veículo híbrido (ler Veículos híbridos que usam biocombustíveis são a melhor solução para o transporte de passageiros), que tem tração elétrica e é alimentado por duas fontes de energia – banco de baterias e grupo motor-gerador a diesel ou a biocombustível – que podem operar de modo conjunto ou independente.

A produção de biocombustíveis precisa avançar contando com indústrias com tecnologia de ponta, design moderno, mais sustentáveis, capazes de produzir biocombustíveis mais limpos e avançados – importante tomarmos como exemplo dessa estratégia o projeto Omega Green (leia mais aqui), nosso investimento no Paraguai que segue em ritmo intenso.

No Brasil, esse caminho passa obrigatoriamente pela definição do marco regulatório para os biocombustíveis avançados. E é fundamental a ampliação desse debate em fóruns tão qualificados como este recente promovido pela Associação Brasileira de Engenharia Automotiva.

Erasmus Carlos Battistella é CEO do Grupo ECB e Presidente do Conselho de Administração da Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (APROBIO). Este artigo foi elaborado para seu blog Biocombustível Avançado em duas partes e está reproduzido na íntegra aqui na agência epbr.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 07/10/2020

"SECRETÁRIO DE PORTOS: "INFRAESTRUTURA É AGENDA DE ESTADO, NÃO DE GOVERNO"

Por Caio Castro Lima, especial para Expedição Logística



<https://media.gazetadopovo.com.br/2020/10/05231744/Export-960x540.jpeg>

Evento em Curitiba discute infraestrutura portuária da Região Sul | Foto: Divulgação

Curitiba recebe esta semana o Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária – Sul Export. O encontro, que ocorre de segunda e terça serve para debater inovações e desafios para a eficácia dos portos brasileiros, em especial da Região Sul, e de todo o setor de

logística nacional.

A abertura do evento contou com a participação do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni; do presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva; e o diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) e Presidente do Brasil Hack Export, Angelino Caputo e Oliveira, entre outras autoridades ligadas ao setor.

“Gostaríamos de afirmar que infraestrutura é, para nós, uma agenda de Estado, não de Governo. Estamos trabalhando em muitas frentes. Faremos um investimento de R\$ 50 bilhões em infraestrutura em oito anos e, no setor portuário, até 2022, haverá mais 30 leilões para as áreas portuárias, que receberão investimentos de mais de R\$ 10 bilhões”, disse Diogo Piloni.

De acordo com ele, o transporte aquaviário no país é visto de forma sistêmica, onde todos os pontos recebem atenção e o trabalho é feito em sinergia. Para ele, o projeto BR do Mar (sobre mudanças na cabotagem) é um exemplo.

“Tivermos coragem para fazer e levar adiante. Estamos debatendo com o Parlamento e com o setor. Queremos abrir para novas empresas, tornar mais competitivo o mercado para nós, reduzindo impostos e atuando juntos aos estados”, afirmou.

O Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura afirmou também que o Governo Federal tem trabalhado para que não só a produção no Brasil seja competitiva, mas a logística também. “Com essa revisão do sistema de cabotagem e com o olhar para os portos e ferrovias, teremos a redução do custo Brasil, do custo da logística.”

Outro destaque na abertura do encontro foi dado pelo presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP). Jesualdo Silva lembrou a força de trabalhadores dos portos brasileiros, que mantiveram o abastecimento do país e também as exportações durante essa pandemia.

“Os portos no Brasil funcionaram 24 horas por dia e o abastecimento não se restringiu com a Covid-19. Fizemos uma operação de guerra, salvamos vidas”, analisou, lembrando que 96% do fluxo do comércio exterior brasileiro passam pelos portos. Por isso, vamos debater novos investimentos e temas importantes como dragagem permanente e manutenção de calados adequados nos portos”, afirmou Jesualdo.

Luiz Fernando Garcia, presidente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), lembrou que os portos brasileiros, em especial os do Sul, mantiveram crescimento mesmo diante à crise do novo coronavírus. “Paranaguá cresceu 10%, Itajaí (SC) teve aumento de 6,7% e os do Rio Grande do Sul de 12%. Somos estados vizinhos do Mercosul e temos muito a avançar,

podemos e vamos crescer. Por isso, temos que debater o calado dinâmico, a lama fluída e a desestatização do setor”, disse Garcia.

Os próximos eventos em relação aos portos brasileiros serão dias 19 e 20 de outubro (Portos do Sudeste); 26 e 27/10 (Portos do Nordeste); 9 e 10/11 (Portos do Centro-Oeste); e 23 e 24/11 (Portos do Brasil)."

Leia mais em: <https://www.gazetadopovo.com.br/agronegocio/secretario-de-portos-infraestrutura-e-agenda-de-estado-nao-de-governo/>

Copyright © 2020, Gazeta do Povo. Todos os direitos reservados.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 07/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL DEFENDE O TETO DE GASTOS: 'BRASIL PRECISA MOSTRAR QUE TEM DISCIPLINA FISCAL'

Campos Neto afirmou que a regra fiscal permitiu que o país aumentasse as despesas durante a crise

Por Gabriel Shinohara



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24680647-1fc-03a/FT1086A/652/x82693007_BSBBrasil16-05-2019Roberto-Campos-Neto-presidente-do-Banco-Central-dura.jpg.pagespeed.ic.U46EmCsHKl.jp

Campos Neto disse que o Banco Central está 'relativamente tranquilo' com a inflação Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA — O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto,

defendeu nesta quarta-feira que o teto de gastos foi essencial para que o país pudesse fazer as despesas extraordinárias da pandemia. De acordo com ele, a regra fiscal permitiu que o Brasil continuasse com a credibilidade junto a investidores porque havia o compromisso de voltar a gastar menos assim que a pandemia acabasse. O presidente deu entrevista para a rádio Jovem Pan.

— O teto foi exatamente a âncora que permitiu o país a gastar mais para enfrentar o desafio da pandemia porque depois os agentes entendiam que iam retornar o teto. Quando você começa a ter uma dúvida se de fato vai retornar ou não, você não só corre o risco do não retorno, mas de precificar uma trajetória de dívida com uma estabilidade que é questionável.

Na visão de Campos Neto, um gasto maior que não respeite o teto pode afetar a credibilidade do país e causar um efeito negativo no crescimento de médio prazo. O presidente explica que o custo desse gasto é muito maior do que o benefício que ele gera.

— É importante entender que não tem mágica, quando você tem uma situação fiscal mais frágil, o gasto que você pensa que vai beneficiar o curto prazo, ele pode ser o elemento inibidor do crescimento de médio prazo, que é o que importa para o país.

A fala do presidente do Banco Central acontece em meio às discussões de como financiar o Renda Cidadã, projeto do governo de renda básica. Entre as opções já apresentadas pelo senador Márcio Bittar (MDB-AC) e pelo governo, estão o uso de recursos reservados para o pagamento de precatórios e do Fundeb, visto por alguns como uma forma de furar o teto. A última possibilidade estudada pelo governo, conforme mostrou O GLOBO, foi de cortar os supersalários do funcionalismo para financiar o programa.

Na comunicação oficial, o Banco Central vem ressaltando a importância do fiscal para as taxas de juros. Na última decisão da taxa básica de juros, a Selic, o BC destacou que uma piora na trajetória fiscal do país de forma prolongada poderia elevar as taxas.

— A nossa trajetória de juros está muito ligada à percepção de estabilidade fiscal. As pessoas precisam entender e a sociedade, a gente precisa comunicar isso, não tem como ter inflação baixa e a juros baixos com o fiscal desorganizado.

Campos Neto defende que há investidores internacionais interessados em vir para o Brasil, mas ressalta que é necessário ter credibilidade e, para isso, ser fiscalmente responsável. O mercado consumidor grande e a agropecuária seriam os principais chamarizes para esses investidores.

— Nossa melhora de credibilidade, melhora de percepção em relação a investidores estrangeiros, está muito ligada ao fiscal. O Brasil precisa mostrar que tem disciplina fiscal.

Inflação

Segundo o presidente do Banco Central, a autarquia continua “relativamente tranquila” com o cenário de inflação, mesmo com as recentes altas nos combustíveis e nos preços de alimentos. Campos Neto disse que para entender melhor o fenômeno, é preciso decifrar os componentes que formam o aumento de preços.

Ele explica, por exemplo, que a inflação no varejo está muito ligada ao aumento nos combustíveis. Já na inflação dos alimentos, Campos Neto, disse que é algo que está acontecendo em vários emergentes e citou duas razões. Com o distanciamento social, as pessoas deixam de gastar com alguns produtos, como viagens, e passam a gastar mais em casa, com alimentos, por exemplo. Essa alta na demanda faz com que o preços subam. Além disso, ele cita o auxílio emergencial.

— Tem o efeito do auxílio emergencial que a gente consegue ver segmentação preço de alimento. Os itens que eram mais direcionados a pessoas que recebiam auxílio emergencial tiveram alta mais expressiva.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 07/10/2020

'SEMPRE VAI ENCONTRAR RESISTÊNCIAS, MAS É UMA QUESTÃO DE DECISÃO', DIZ MOURÃO SOBRE RECURSOS PARA RENDA CIDADÃ

Solução para novo programa social de Bolsonaro que vem sendo costurada entre parlamentares, governo e TCU passará pelo corte de gastos

Por Victor Farias

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta quarta-feira que é possível remanejar o orçamento para financiar o Renda Cidadã "sempre vai encontrar resistências, mas é uma questão de decisão".

— Se você quer beneficiar pessoas que estão em uma situação de maior dificuldade, você tem que tirar daqueles que estão em melhor situação. Essa é a lógica — explicou.

A solução para o novo programa social do governo que vem sendo costurada entre parlamentares, governo e Tribunal de Contas da União (TCU), passará pelo corte de gastos. Segundo fontes envolvidas nas discussões, está na mira o chamado extrateto dos servidores públicos dos três Poderes.

Com isso, o teto salarial do funcionalismo passaria a ser, efetivamente, de R\$ 39, 2 mil, remuneração dos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF). A medida, se aprovada, tem potencial para abrir espaço no orçamento da União entre R\$ 10 bilhões e R\$ 15 bilhões. A possibilidade foi revelada ontem pelo GLOBO.

Diante do impasse sobre a fonte de financiamento para o Renda Cidadã, o relator da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) do corte de gastos e do orçamento de 2021, senador Márcio Bittar (MDB-AC), decidiu não apresentar seu relatório nesta quarta-feira.

Questionado se acredita que a proposta será entregue na semana que vem, Mourão afirmou que não estava participando das discussões sobre o Renda Cidadã, mas acrescentou que os elaboradores da medida estão procurando "uma linha de ação que esteja dentro do orçamento e da lei".

Mourão também afirmou que o impasse em torno da prorrogação da desoneração da folha de pagamento de empresas, vetada em julho pelo presidente Jair Bolsonaro e ainda não analisado pelo Congresso, provoca uma "insegurança em relação ao orçamento".

— A gente sabe que a desoneração da folha sendo mantida é arrecadação que deixa de entrar e, conseqüentemente, impacta nas contas do governo — explicou.

O vice-presidente também comentou as inconsistências no currículo do desembargador Kassio Marques, indicado por Bolsonaro ao Supremo Tribunal Federal, ressaltando que não tem problemas em seu currículo.

— Isso fique lá na sabatina dele. O meu currículo eu tenho certeza que não tem problema nenhum, que estão registradas as minhas alterações.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 07/10/2020

MERCOSUL PROPÕE ACORDO DE LIVRE COMÉRCIO COM OS PAÍSES DA AMÉRICA CENTRAL

As nações caribenhas, como a socialista Cuba, estão de fora neste momento

Por Eliane Oliveira



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24180050-27f-25c/FT1086A/652/xbusiness-1845350_1920.jpg.pagespeed.ic.NV Gkg4oFQ8.jpg

O Brasil quer aumentar as exportações para a América Central Foto: Divulgação

BRASÍLIA - O secretário de negociações bilaterais e regionais nas Américas do Itamaraty, Pedro Miguel da Costa e Silva, disse nesta terça-feira que o Mercosul apresentou, há poucos dias, uma proposta de acordo de livre comércio

com os países da América Central. Ele ressaltou que as nações caribenhas, como a socialista Cuba, ficarão para um outro momento.

— O Mercosul apresentou uma proposta de livre comércio a cada um dos países da América Central. Queremos relançar nossas relações com a região. A bola está do lado dos centro-americanos — afirmou.

Ele enfatizou que a política externa segue a Constituição e está "mais viva e mais pujante". Além de mais comércio e investimentos, explicou que a ideia é fortalecer o diálogo político e aumentar a cooperação técnica.

— No caso do Caribe, ainda não foi apresentada nenhuma proposta. Vamos identificar nichos — disse.

As exportações brasileiras para a América Central e o Caribe somaram US\$ 2,071 bilhões no período de janeiro a setembro deste ano, com um superávit para o Brasil de US\$ 1,5 bilhão. Petróleo, óleos combustíveis, milho e carnes de aves estão entre os principais produtos vendidos para a região.

Costa e Silva fez uma breve apresentação sobre as negociações entre o Mercosul e os países das Américas. Disse que, nesta quarta-feira, vai se reunir com autoridades canadenses para discutir a assinatura de um acordo comercial.

Ele mencionou os acordos de facilitação de comércio entre Brasil e Estados Unidos, que deverão ser anunciados na semana que vem. E acrescentou que o México também negocia a ampliação de um tratado comercial com o governo brasileiro.

Segundo Costa e Silva, o Mercosul também está em fase avançada nas negociações de acordos com Cingapura, Coreia do Sul e Israel. Este último já tem um tratado com o bloco sul-americano, que será ampliado.

conteudo_globo.com_ricupero

Fonte : O Globo - RJ

Data : 07/10/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS: SETEMBRO TEVE PRODUÇÃO RECORDE DE DIESEL S-10 PELO 4º MÊS CONSECUTIVO

A produção de Diesel S-10, de baixo teor de enxofre, pela Petrobras voltou a bater recorde em setembro, de acordo com a petroleira. Foram produzidos 1,89 milhão de metros cúbicos, no quarto recorde seguido. Além disso, as vendas também atingiram a máxima histórica, chegando a 1,91 milhão de metros cúbicos. O volume é 7,3% maior que o do recorde anterior, de 1,78 milhão de metros cúbicos, registrado em julho deste ano.

“O crescimento da produção do Diesel S-10 ocorre nos últimos anos em função de maior demanda pelo produto no Brasil, que acompanha a evolução dos motores de veículos pesados e utilitários movidos a diesel”, explica a empresa em comunicado.

No âmbito das vendas, a Petrobras atribui o novo recorde às ações comerciais implementadas para reduzir os efeitos da pandemia da covid-19 sobre a demanda por combustíveis no País. Também contribuem, de acordo com a companhia, os esforços para reduzir a oferta do Diesel S-500, de maior teor de material poluente.

Os níveis de produção do S-10 pela petroleira vêm batendo recordes desde junho. Naquele mês, foram produzidos 1,63 milhão de metros cúbicos do combustível. Em julho, a produção subiu a 1,81 milhão de metros cúbicos, e em agosto, chegou a 1,84 milhão.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/10/2020

BOLSONARO TENTA SER "BOMBEIRO" EM BRIGAS DE GUEDES COM MARINHO E MAIA

Por Carla Araújo - em Brasília



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/f3/2020/08/13/brasil-df-brasil-12-08-2020-18h00-o-presidente-jair-bolsonaro-acompanhado-dos-presidentes-da-camara-e-do-senado-deputado-rodri-go-maia-dem-rj-e-senador-davi-alcolumbre-dem-ap-acompanhados-1597345884729_v2_900x506.jpg

BRASILIA, DF, BRASIL, 12-08-2020: Bolsonaro acompanhado de Alcolumbre, Maia, Guedes, Marinho e parlamentares durante pronunciamento sobre o compromisso do governo com o Teto de Gastos

A personalidade impulsiva do presidente Jair Bolsonaro já é uma de suas marcas. Muitas vezes, ele fala demais e cria crises para o governo. Nesta segunda-feira (5), no entanto, o presidente decidiu atuar como uma espécie de "bombeiro", para minimizar os desgastes entre membros de sua equipe.

O dia começou cedo, com o presidente recebendo em sua residência oficial o ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho. O compromisso não estava previamente na agenda.

Na última sexta-feira, Marinho irritou o ministro da Economia, Paulo Guedes, com as notícias de que teria falado mal do mandatário da Economia a investidores em São Paulo. Marinho negou que tenha tentado desqualificar o colega. Guedes não deixou barato e reagiu duramente, tentando colar em Marinho a pecha de ministro "fura-teto".

Segundo um auxiliar do presidente, o desgaste já teria ficado para trás, e Bolsonaro pediu a Marinho cautela em declarações. O ministro do Desenvolvimento tem sido um dos principais responsáveis pelas agendas de viagens do presidente pelo país, e Bolsonaro tem gostado de inaugurar obras.

Nesta mesma manhã, também no Alvorada, Bolsonaro recebeu o presidente da Câmara, Rodrigo Maia, que na semana passada, no ápice da briga com Guedes, sugeriu que o ministro estaria "desequilibrado" e deveria assistir ao filme "A Queda".

Também estavam presentes o ministro da articulação, Luiz Eduardo Ramos (Secretaria de Governo), e o senador Márcio Bittar (MDB-AC), relator do Orçamento de 2021 e que está com a tarefa de designar recursos para o programa de renda básica que o presidente quer ter para chamar de seu.

Na fotografia, divulgada por Bittar nas redes sociais, não há imagens de Marinho. Segundo fontes, porém, ele participou pelo menos de parte da reunião, em que se discutiu também a agenda que o governo ainda acredita que pode tirar do papel em 2021. Além disso, tanto Maia quanto o presidente reforçaram o compromisso do governo de manutenção do teto de gastos.

Pelo menos um auxiliar do presidente reconheceu que não seria bom que Marinho estivesse na foto, já que, como Guedes não estava no encontro, a imagem poderia passar uma mensagem equivocada de apoio de Bolsonaro apenas a um lado de sua equipe.

Justamente por isso, ao sair do Alvorada, Bittar foi até o Ministério da Economia para um encontro com Guedes, que, inclusive, alterou a agenda para receber o senador. No fim do encontro, ao lado de Guedes, Bittar prometeu entregar seu relatório na próxima quarta-feira.

E Maia e Guedes?

Se na crise com Marinho a avaliação é de que o momento está mais calmo, a expectativa agora entre membros do governo é conseguir selar pelo menos uma trégua na relação de Guedes com o presidente da Câmara.

Há a expectativa de que os dois participem nesta noite de um jantar na casa do ministro do TCU (Tribunal de Contas da União) Bruno Dantas. A assessoria de Maia diz que a participação do presidente está prevista. Já a de Guedes diz que "até o momento não há essa informação".

Auxiliares do presidente reconhecem que o temperamento de Guedes não ajuda nas tentativas de calmaria, mas afirmam que Bolsonaro ainda confia em seu ministro da Economia e acredita que o apelo por mais cordialidade nas relações será atendido.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/10/2020

BOLSONARO TEM REUNIÕES COM MARINHO, ALCOLUMBRE E GUEDES NESTA QUARTA-FEIRA

O presidente tem agenda movimentada nesta quarta-feira, 7. A partir das 11h, ele se reúne com o ministro do Desenvolvimento Regional

O presidente Jair Bolsonaro tem agenda movimentada nesta quarta-feira, 7. A partir das 11h, ele se reúne com o ministro Rogério Marinho, do Desenvolvimento Regional. Depois, recebe o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), para um encontro junto aos ministros palacianos. Interessado na reeleição para o comando da Casa, Alcolumbre tem exercido função estratégica na articulação política das pautas do governo no parlamento.

Bolsonaro se reúne em seguida com o ministro da Economia, Paulo Guedes. No início da semana, o chefe da área econômica pacificou a relação com o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e reforçou o compromisso do governo com a manutenção do teto de gastos na aprovação de medidas econômicas.

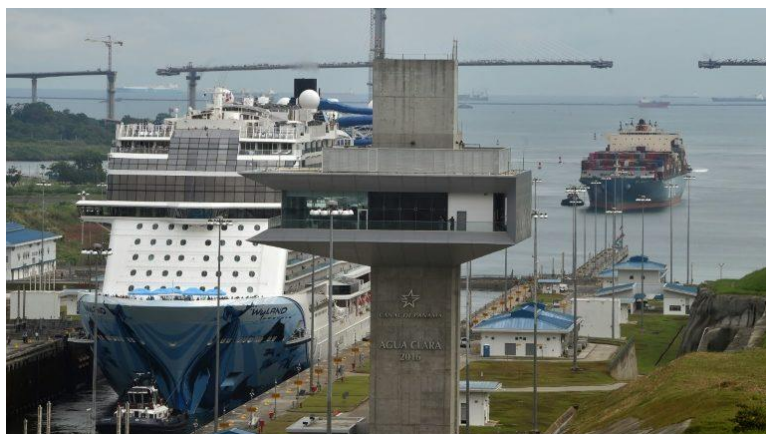
Guedes também deve participar, assim como demais ministros, da cerimônia de lançamento do Programa Voo Simples, que ocorre no Palácio do Planalto a partir das 17h. A iniciativa reúne medidas de modernização de regras e redução de custos no setor de aviação.

Antes do evento, Bolsonaro tem reunião marcada com o ministro Fernando Azevedo, da Defesa. Ainda pela manhã, a agenda oficial prevê reunião do presidente com o ministro Luiz Eduardo Ramos, da Secretaria de Governo, e o líder do Podemos na Câmara, deputado Léo Moraes (RO), além de um compromisso com Marcello Corrêa Petrelli, presidente executivo do Grupo RIC, formado por empresas de comunicação.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/10/2020

CANAL DO PANAMÁ PROJETA PARA 2021 IMPORTANTE QUEDA DE TONELAGEM E RECEITA DEVIDO À PANDEMIA



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/10/758b50137e68e87bedbab6381779a55ee4f1709-768x432.jpg>

O Canal do Panamá projeta uma forte queda na carga que transitará por sua via marítima em 2021, com um declínio na receita em função da pandemia, informou nesta terça-feira (6) o administrador da rota, Ricaurte Vásquez.

"Temos uma projeção para o próximo ano de uma diminuição tanto na tonelagem como no número de trânsitos pelo Canal do Panamá", declarou Vásquez durante uma coletiva de imprensa virtual.

De acordo com as previsões, para o ano fiscal de 2021 (1º de outubro de 2020 a 30 de setembro de 2021), passarão pela rota panamenha 429 milhões de toneladas de carga.

Este número representa 46 milhões de toneladas a menos que os 475 milhões que passaram pelo canal durante o ano fiscal de 2020.

"Isso representa uma queda de aproximadamente 100 a 125 milhões de dólares em receita por tonelagem", completou Vásquez, que garante ser possível compensar as perdas com "outras medidas", sem dar mais detalhes.

Para o ano fiscal de 2021, o canal projeta receita de 3,3 bilhões de dólares (100 milhões a menos que em 2020) em pedágios e outros serviços, como a venda de energia.

A Autoridade do Canal do Panamá (ACP) anunciou na segunda-feira ter batido seu recorde de trânsito de carga no ano fiscal de 2020, com o transporte de 475 milhões de toneladas por suas águas, apesar da pandemia e da guerra comercial entre Estados Unidos e China.

Contudo, a ACP reconheceu que a nova marca é 4% inferior à meta inicialmente projetada.

Cruzaram a via panamenha 13.369 embarcações, um número levemente abaixo do ano anterior e 2% menor que o previsto.

Pelo canal de 80 km passam 3,5% do comércio mundial, de acordo com a ACP. Os principais usuários da via são Estados Unidos, China e Japão, e suas rotas vão da Ásia à costa leste norte-americana.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/10/2020

MOURÃO DIZ QUE HÁ TRABALHO DIPLOMÁTICO A SER FEITO PARA AVANÇAR NO ACORDO MERCOSUL-UE

Segundo o vice-presidente há um ruído na decisão do Parlamento europeu de rejeitar simbolicamente o tratado de livre-comércio

Por Emilly Behnke, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou que há "ruído" na decisão do Parlamento Europeu de rejeitar simbolicamente o acordo entre a União Europeia e o Mercosul, com a justificativa de preocupações ambientais. Ele disse que um trabalho diplomático deverá ser feito a partir de agora para tratar do assunto.



Na saída da vice-presidência nesta quarta-feira, 7, ao ser questionado sobre jornalistas sobre o acordo, Mourão destacou que se trata de uma "questão de diplomacia" e lembrou que o acordo demorou 20 anos para ser assinado, o que só aconteceu em junho do ano passado.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/4/1595458859340.jpg>

O vice-presidente Hamilton Mourão. Foto: Adriano Machado/Reuters

"Tem muito ruído nisso aí. Tudo faz parte do trabalho diplomático que tem que ser feito. Vamos com calma", disse. Na visão, do vice-

presidente, a discussão do acordo de livre-comércio envolve "muitos interesses", o que dificulta seu avanço.

"O lobby dos agricultores europeus é muito grande. Também tem a questão dos partidos verdes na Europa que são muito fortes. Tem países que estão em processo eleitoral. Países que estão vivendo crises internas ali. As pressões são enormes. Temos que ir manobrando pouco a pouco", declarou.

Relatório aprovado por deputados da União Europeia diz que o "acordo UE-Mercosul não pode ser ratificado na sua forma atual" e que o Parlamento europeu está "extremamente preocupado com a política ambiental de Jair Bolsonaro, em particular no combate ao aquecimento global e à proteção à biodiversidade".

Para Mourão, essa decisão é possível de ser revertida e que a viagem de embaixadores para a Amazônia pode contribuir com isso. "Lógico, tudo é reversível. Só tem duas certezas na vida: a morte e pagar imposto." A visita com os embaixadores, segundo Mourão, está prevista para novembro, mas vai depender da situação da pandemia.

Em setembro, o governo brasileiro afirmou que a não aprovação do acordo seria um desincentivo aos esforços do País para fortalecer sua legislação contra desmatamentos e queimadas e poderia agravar ainda mais os problemas ambientais da região.

Em nota conjunta, os ministérios das Relações Exteriores e da Agricultura rebateram relatório encomendado pelo governo francês a um comitê de especialistas independentes, que alertava sobre os riscos ambientais representados pelo acordo.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/10/2020

GUEDES NEGA QUE AUXÍLIO EMERGENCIAL SERÁ PRORROGADO ATÉ JUNHO DE 2021

Ministro da Economia afirmou que o benefício acaba em dezembro e que são descabidas as informações de que ele seria ampliado

Por Adriana Fernandes e Jussara Soares, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quarta-feira, 7, que é "zero" a possibilidade de prorrogação do auxílio emergencial para 2021. "Não haverá prorrogação do auxílio até junho de 2021. Não existe articulação para isso", afirmou a jornalistas.

Segundo ele, o benefício a 67,7 milhões de desempregados, informais e beneficiários do Bolsa Família acaba em dezembro deste ano, sem possibilidade ser prorrogado. Guedes chamou de descabidas informações sobre uma possível extensão da ajuda.

Mais cedo, o índice Ibovespa, da B3, a Bolsa paulista, descolou de Bolsas internacionais e passou a cair por causa de informações de que o governo estava pensando prorrogar o benefício. Os juros futuros também bateram máxima. Depois do desmentido de Guedes, o Ibovespa virou e passou a subir.

O auxílio emergencial foi criado originalmente para durar três meses (tendo como base os meses de abril, maio e junho). Depois, o governo prorrogou por duas parcelas (julho e agosto) por meio de um decreto. Para essas prestações, cada parcela foi de R\$ 600. Depois, em mais uma prorrogação, até dezembro, o benefício foi reduzido para R\$ 300. Ao todo, o pagamento de todas as parcelas do auxílio emergencial está estimado em R\$ 321,8 bilhões neste ano.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/10/2020

GOVERNO ENVIU REFORMA ADMINISTRATIVA ANTES DE ANÁLISE FORMAL POR ÓRGÃO JURÍDICO DA PRESIDÊNCIA

Integrante da Subchefia de Assuntos Jurídicos admitiu ausência da análise, mas ressaltou que o órgão "participou intensamente das discussões em torno da matéria" e não identificou contrariedade a dispositivo constitucional

Por Jussara Soares e Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo enviou sua proposta de reforma administrativa ao Congresso Nacional antes de o texto ser analisado formalmente pela Subchefia de Assuntos Jurídicos (SAJ), órgão responsável por aconselhar o presidente da República sobre a adequação legal de propostas e atos normativos do Poder Executivo.

A ausência da análise formal foi reconhecida em documento assinado pelo subchefe-adjunto de Gestão Pública da SAJ, Jandyr Maya Faillace Neto, em 8 de setembro, cinco dias após o envio da proposta. O documento foi obtido pelo Estadão por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI).



"A nova versão, encaminhada ao Congresso Nacional, foi referendada pelo Ministro de Estado da Economia e submetida ao Presidente da República logo após a decisão sobre a matéria, sem que houvesse tempo de análise formal por esta Subchefia para Assuntos Jurídico (sic)", diz o texto.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/4/1602079326248.jpg>

Paulo Guedes, ministro da Economia, e Jair Bolsonaro, presidente da República Foto: Wilton Junior/Estadão

A reforma administrativa foi elaborada ainda no fim do ano passado pela equipe econômica, mas ficou engavetada até setembro deste ano, quando a ala política do governo decidiu encaminhar a proposta. O texto foi enviado 24 dias depois de o então secretário Paulo Uebel, responsável pela formulação da reforma, pedir demissão justamente pela demora na agenda. O próprio presidente Jair Bolsonaro já havia dado indicações de que a reforma poderia ficar para 2021.

O cavalo de pau na orientação do governo teve como objetivo tentar sinalizar compromisso com a agenda de ajuste em meio à crescente desconfiança dos investidores, daí a mudança rápida. Mas a proposta chegou ao Congresso desidratada, sem incluir servidores que já estão na carreira, a pedido de Bolsonaro.

No documento, a SAJ reconhece que a matéria foi "intensamente debatida, resultando em documento diferente do originalmente proposto" e admite que a nova versão não passou pelo crivo formal do órgão.

Apesar disso, a SAJ ressaltou que "participou intensamente das discussões em torno da matéria e não identificou, em nenhum momento, contrariedade a dispositivo constitucional inabólvil". Em seguida, o subchefe adjunto recomendou o arquivamento do processo de acompanhamento da proposta.

O mesmo processo já havia sido temporariamente arquivado em 29 de julho, quando ainda não havia perspectiva de envio do texto e duas semanas antes de Uebel pedir demissão.

A análise formal pela SAJ é feita para afastar qualquer risco de o presidente assinar uma proposta ou norma que afronte dispositivos da Constituição. Sua ausência pode ser usada para questionamentos, sobretudo de categorias de servidores que já têm combatido a reforma administrativa.

A proposta do governo, que está parada na Câmara à espera da análise da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), enfrenta resistências entre as categorias de servidores por flexibilizar a estabilidade para a maior parte das carreiras do serviço público.

A reforma pretende criar cinco novos tipos de vínculos para servidores públicos, apenas um deles com garantia de estabilidade no cargo após três anos de experiência. O texto mantém a previsão de realização de concursos públicos, mas também vai permitir ingresso por seleção simplificada para alguns vínculos.

Privatizações

Uma versão da proposta de reforma foi alvo de análise pela Subchefia de Análise e Acompanhamento de Políticas Governamentais (SAG) da Casa Civil em 11 de março. Nesse documento, é possível identificar que a equipe econômica pretendia incluir na reforma administrativa um dispositivo para acelerar a privatização de empresas estatais de União, Estados e municípios.

Pelo texto, as estatais existentes na data da promulgação da emenda constitucional seriam privatizadas, caso o Executivo não manifestasse interesse público na manutenção da empresa num prazo de dois anos.

"Trata-se de uma forma de instar os entes a reavaliarem a necessidade de empresas estatais explorando atividade econômica, já que historicamente estas padecem de problemas como ineficiência, alto endividamento, engessamento da força de trabalho, entre outros. A privatização de tais empresas, além de propiciar a redução do endividamento dos entes federados, permitirá que eles se foquem na prestação de serviços essenciais à população, tarefa precípua do Estado", diz o documento.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/10/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

OS ENTRAVES DA LOGÍSTICA PARA ATRAIR INVESTIDORES

Empresas enfrentam o desafio de abrir capital na bolsa

Por Tais Hirata e Sérgio Tahuata — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/X0fSZ8s8KRtWwO9lawGB1NtC5HU=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/4/6/CF89reSASI87IO1TMHyQ/foto07emp-101-log-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/X0fSZ8s8KRtWwO9lawGB1NtC5HU=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/4/6/CF89reSASI87IO1TMHyQ/foto07emp-101-log-b2.jpg)

César Meireles, presidente da Abol, lembra que as 30 maiores empresas do setor reunidas na associação respondem por apenas 19,4% de participação — Foto: Regis Filho/Valor

O setor de logística brasileiro, que hoje ainda é muito fragmentado e pouco desenvolvido, tem buscado aproveitar o cenário atual de juros baixos e liquidez do mercado para iniciar um processo de consolidação e crescimento. Esse movimento tem levado a alguns pedidos de abertura de capital (IPO) de empresas do ramo, como a BBM Logística, a Sequoia e a Vamos (do grupo JSL).

Contudo, ainda que exista uma óbvia atratividade de serviços essenciais a vários setores no país e que podem se beneficiar de catalisadores, como leilões de infraestrutura e melhor regulação, os IPOs e ofertas subsequentes de ações de logística podem enfrentar percalços no momento atual. Gestores e economistas apontam para razões alheias ao setor, como excesso de operações colocadas na janela atual e questionamentos sobre o valor atribuído às ofertas em meio a um cenário macroeconômico cada vez mais incerto no país.

Há uma série de movimentos em curso que apontam para uma mudança e um crescimento do mercado

No transporte rodoviário de cargas, extremamente pulverizado, a expectativa é de mudança no perfil do mercado, com mais aquisições, mais terceirização e maior foco em inteligência e tecnologia, avaliam analistas do setor. Com isso, o ativo das empresas de logística, cada vez mais, é sua capacidade de fornecer um bom serviço, com inteligência e tecnologia, e não apenas a frota.

Hoje, as 30 maiores empresas do setor, reunidas na Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), respondem por apenas 19,4% de participação. Nos últimos anos, diversas companhias vêm fazendo aquisições - como a própria BBM e a Sequoia - com o intuito de entrar em nichos específicos do mercado. Ainda assim, a fragmentação é grande.

Apesar do potencial enorme do setor, que atrai interesse de investidores dentro e fora do país, os analistas destacam que a avaliação de cada empresa é muito particular. “É preciso avaliar cada empresa. Se o investidor achar que estão pedindo muito simplesmente não vão comprar nem no preço mínimo. O mercado acaba avaliando se vale a penas investir numa empresa mesmo num cenário promissor”, afirma Isabel Lemos, gestora de ações da Fator Administração de Recursos (FAR).

Hoje, a percepção é que muitos projetos serão adiados para o primeiro trimestre do ano que vem. “Houve tentativa de muitas empresas ao mesmo tempo e nem todas as teses são sólidas e consolidadas. O próprio mercado acabou segurando”, avalia Daniel Damiani, sócio da J K Capital, que assessora a Sequoia.

Um exemplo é o caso da Hidrovias do Brasil, que atua em logística, com foco em cabotagem. A companhia concluiu recentemente sua oferta primária de ações [IPO, na sigla em inglês] com o preço mínimo e teve queda em seu primeiro dia de negociações na Bolsa.

“É um caso muito interessante de negócios, mas o IPO não foi bem pela estrutura que foi colocada. Algumas estruturas estão pegando boas empresa como a Hidrovias e colocando numa sinuca de bico. A história é boa, o investimento é necessário. Mas as estruturas nas ofertas recentes não estão funcionando, e um negócio mal colocado atrapalha os futuros”, diz Bruno Arruda, gestor de renda variável da Gauss Capital.

Para ele, o “valuation” também tem saído acima do esperado. “Muitas vezes adota-se premissas muito otimistas, ignorando o fato que no Brasil há uma insegurança jurídica, mudanças regulatórias, e a gente acaba sempre tendo sustos todas as semanas. Nessas circunstâncias, a oferta acaba entrando num ‘valuation’ muito alto e dando pouca margem para o investidor de monetizar”, avalia.

Há uma série de movimentos em curso que apontam para uma mudança e um crescimento do mercado, segundo Renato Mota, analista sênior da Fitch Ratings. Uma delas é a maior terceirização do serviço de logística por empresas que antes possuíam seus próprios sistemas de entrega. Outro é a terceirização da frota, inclusive por parte de operadores logísticos, que têm recorrido a aluguel de parte dos caminhões usados. “Há operações mais protegidas, que são as dedicadas a um cliente específico, nas quais a demanda da carga precede o investimento. Mas existe também uma parte dos serviços que têm mais volatilidade, e por conta disso empresas começam a alugar parte da frota”, diz ele.

Essas mudanças beneficiam o crescimento de operadoras maiores, como a BBM e a Sequoia, que têm cada vez mais conquistado contratos com grandes fabricantes ou varejistas, e também têm permitido o surgimento de companhias como a Vamos, que ocupou o nicho de aluguel de caminhões.

“A Vamos atende a um modelo de negócios novo, em um momento no qual as empresas deveriam estar migrando para um formato ‘asset light’ [modelo em que a empresa busca deter poucos ativos]. A Vamos possibilita que as empresas de logística foquem mais em seu negócio principal e deixem de mobilizar capital em ativos, como caminhões”, diz Arruda, da Gauss.

Outra vertente de expansão para o setor é o próprio desempenho de consumo. Apesar do impacto da pandemia na economia brasileira, diversos segmentos viveram uma expansão grande, como o comércio eletrônico, que no Brasil teve um crescimento de 160% a 170%, segundo Damiani, da JK.

“As indústrias que continuaram bem nesse período de crise, como supermercados, Magalu, B2W, são ligadas a consumo e varejo e se mostraram mais resilientes. Algumas até apresentaram crescimento de vendas. A Petz, que teve um IPO de sucesso, é também um retail. Existe correlação alta do desempenho desse tipo de companhia com as empresas de entrega, de logística.”

A expansão do agronegócio, que beneficia muito o setor ferroviário, mas também as empresas que fazem transporte por rodovias, também tem impulsionado as empresas do setor.

Para Mota, da Fitch, o desenvolvimento das companhias no atual cenário se deve, em grande parte, ao cenário de juros baixos e de maior disponibilidade de recursos para que as companhias possam fazer os investimentos necessários à expansão.

Trata-se de um movimento que vem sendo construído nos últimos 15 anos, desde a entrada de empresas estrangeiras no país, diz César Meireles, presidente da Abol.

Para ele, a privatização dos Correios, que está em estudo pelo governo federal, poderá até ter algum impacto, principalmente para empresas que têm operações mais semelhantes à da estatal hoje, como a Fedex e a DHL. Porém, Meireles vê com muito ceticismo a continuidade desse processo, que poderia trazer uma eficiência grande à companhia. “Tenho dúvidas se será viável trazer um grupo privado a uma empresa com esse endividamento, passivos trabalhistas, além de outras complexidades.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/10/2020

PEC DO PACTO FEDERATIVO PODE TER MECANISMO PARA ACIONAR ORÇAMENTO DE GUERRA, DIZ FONTE

A ideia não é um subterfúgio para se deixar o teto de gastos no próximo ano, embora o uso em 2021 possa estar no radar, no caso de uma segunda onda forte da covid-19 no Brasil

Por Fernando Exman, Fabio Murakawa e Fabio Graner, Valor — Brasília

O governo Jair Bolsonaro negocia com o Congresso um mecanismo permanente dentro da PEC do Pacto Federativo semelhante ao Orçamento de Guerra, que foi criado para o combate à covid-19.

Segundo uma fonte da área econômica, a ideia não é um subterfúgio para se deixar o teto de gastos no próximo ano, embora a possibilidade de seu uso em 2021 estar no radar em caso de uma segunda onda forte da covid no Brasil, como tem ocorrido em alguns países da Europa.

A convicção em se voltar para o regime do teto de gastos no próximo ano continua forte no ministério da Economia, que tem buscado alinhar esse discurso também por parte de outras áreas do governo para tentar diminuir os ruídos que têm impulsionado os juros no mercado.

A leitura na pasta é que não é possível abrir mão dessa trilha, nem mesmo para programas meritórios, como o Renda Brasil, ou Cidadã, sob pena de os investidores ficarem ainda mais receosos e levarem a um processo que abortaria a recuperação da economia, que ocorre, na leitura da pasta, em “V”, ou seja, com intensidade alta.

Aliás, interlocutores destacam que o Brasil, a China e a Coreia estão tendo a mais veloz recuperação entre os emergentes atingidos pela crise do coronavírus. Segundo uma fonte, o juro no Brasil só não caiu mais devido aos ruídos que foram gerados em torno do teto de gastos nos últimos meses. Nesse sentido, a despeito das dificuldades principalmente de ordem política, prevalece a intenção de avançar com um programa de privatizações, com foco inicial nos Correios, Porto de Santos, Eletrobras e PPSA.

Nesse último, a venda na verdade é dos contratos relativos ao petróleo do pré-sal, em que uma única área concedida poderia render R\$ 100 bilhões ao governo, enquanto a soma dos contratos é avaliada em US\$ 100 bilhões.

Também segue na lista de prioridades a reforma administrativa, e a equipe econômica ainda não desistiu de ações para atingir os atuais funcionários públicos, como cortes de supersalários, que poderiam ser inseridos dentro da PEC Federativa ou da Emergencial, abrindo espaço fiscal para o Renda Cidadã dentro do teto de gastos.

O plano fiscal também contempla revisão de benefícios tributários e a reforma de impostos e contribuições, como a taxação de lucros e dividendos, a desoneração da folha compensado com um tributo sobre transações que atingiria até a economia informal.

A desoneração ampla da folha, aliás, é tratada como uma medida para fomentar o emprego e reduzir fortemente a informalidade. Nesse sentido, há uma insatisfação forte na pasta sobre as críticas aos tributos que vem sendo chamado de “nova CPMF”. Uma fonte diz que a cumulatividade desse imposto sobre transações é bem menor do que a da contribuição sobre a folha de salários.

O tributo sobre transações que o Ministério da Economia quer criar para desonerar a folha de pagamentos terá um papel importante de alcançar pessoas super-ricas que operam na informalidade e mesmo na ilegalidade.

Segundo uma fonte da equipe econômica, transações como compra de imóveis só terão validade jurídica se for feito o recolhimento do tributo. Esse tributo poderia, a depender do arrecadado, eventualmente até ajudar a financiar outras ações, como o Renda Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/10/2020

CADE INTERROMPE JULGAMENTO SOBRE TAXA E DIVIDE O SETOR PORTUÁRIO

Conhecida no jargão do setor como THC2, a taxa é cobrada dos terminais secos, como são chamados os armazéns que não estão instalados à beira-mar

Por Murillo Camarotto, Valor — Brasília

Um pedido de vista adiou, nesta quarta-feira, uma decisão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que poderia mudar a percepção do órgão antitruste sobre a cobrança de uma taxa que divide o setor portuário há quase 20 anos.

Conhecida no jargão do setor como THC2, a taxa é cobrada dos terminais secos, como são chamados os armazéns que não estão instalados à beira-mar. Os terminais molhados, que descarregam os navios, cobram para empilhar e entregar os contêineres.

Os terminais secos argumentam que o preço desse serviço já está incluído no frete, o que resultaria em uma concorrência desleal. O Cade sempre concordou com essa tese.



[https://s2.glbimg.com/VTyn_o91XEjrQAce-jWgelhyKt9w=/0x0:1280x622/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/J/0/H7nABRQB6FTTJHrbdkmw/bf567c3a-5b5d-4f27-a892-e7ca2e6d2287.jpg](https://s2.glbimg.com/VTyn_o91XEjrQAce-jWgelhyKt9w=/0x0:1280x622/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/J/0/H7nABRQB6FTTJHrbdkmw/bf567c3a-5b5d-4f27-a892-e7ca2e6d2287.jpg)

— Foto: Secretaria de Logística e Transportes de São Paulo

Recentemente, no entanto, uma nova resolução da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) levou a área técnica do Cade a se manifestar a favor da cobrança, o que gerou muita expectativa no setor sobre uma eventual mudança de entendimento.

Porém, até o momento do pedido de vista, o plenário do órgão antitruste vinha mantendo sua posição contrária à cobrança, em um processo movido contra o terminal de contêineres do porto de Suape, em Pernambuco.

O relator do processo, Luiz Hoffmann, votou contra a cobrança e foi acompanhado pelo procurador do Cade, Walter Agra. A votação foi interrompida pelo pedido de vista da conselheira Leniza Prado e não tem prazo para ser retomado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/10/2020

PF APURA POSSÍVEL ESQUEMA DE CORRUPÇÃO EM DIRETORIA DE DA PETROBRAS

Nova fase da Lava-Jato visa aprofundar investigações sobre possíveis práticas criminosas cometidas na Diretoria de Abastecimento da estatal

Por Alessandra Saraiva, Valor — Rio

07/10/2020 09h17 Atualizado A Polícia Federal (PF) deflagrou hoje da 76ª Fase da Operação Lava Jato, chamada "Operação Sem Limites III". A ação visa aprofundar investigações sobre possíveis práticas criminosas cometidas na Diretoria de Abastecimento da Petrobras, especificamente na Gerência Executiva de Marketing e Comercialização da empresa. A operação abrange três mandados de busca e apreensão na cidade do Rio de Janeiro.

Em comunicado, a PF detalha que a ação de hoje tem como origem informações apuradas durante deflagração da 57ª fase da Operação Lava Jato, a primeira edição da "Operação Sem Limites". Nessa primeira edição da ação, ocorreram prisões, buscas e apreensões de integrantes de organização criminosa responsáveis pela prática de crimes envolvendo a negociação de óleos combustíveis e derivados entre a estatal e "tradings" de companhias estrangeiras.

A PF detalhou que, após o cumprimento das medidas relacionadas a essa ação, no final de 2018, bem como oferecimento de acusações criminais, executivos ligados a empresas estrangeiras investigadas celebraram acordos de colaboração premiada com o Ministério Público Federal (MPF).

Nas colaborações desses executivos, a PF apurou que, com base em elementos por eles apresentados, funcionários da Petrobras responsáveis pelas negociações de compra e venda de bunker e diesel marítimo recebiam vantagens indevidas. Esses funcionários da petroleira brasileira, detalhou a PF, receberiam propina, desses executivos, para que as suas respectivas empresas fossem favorecidas em negociações de fornecimento de combustíveis marítimos no varejo para abastecimento dos navios a serviço da Petrobras em portos estrangeiros.

Segundo a PF, verificou-se que os funcionários da Petrobras, alvos das medidas judiciais cumpridas na presente data, também repartiam os valores de propina com outros agentes públicos da Gerência Executiva de Marketing e Comercialização da petroleira brasileira, já denunciados e investigados no âmbito da Operação Lava Jato.

A PF informou que, com a ação de hoje, o objetivo da Justiça é de fazer cessar suposta atividade criminosa, bem como aprofundar o rastreamento dos recursos de origem criminosa (no caso, a propina), bem como conclusão da investigação policial em todas as suas circunstâncias.

Caso seja comprovada culpa, os investigados na ação de hoje, cujos nomes não foram informados pela PF, responderão na Justiça por prática de crimes de corrupção passiva, organização criminosa e de lavagem de dinheiro, entre outros.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/10/2020

GOVERNO ESTUDA CRIAR FUNDO COM RECURSOS DE PRIVATIZAÇÕES PARA INVESTIMENTO E AÇÃO SOCIAL, DIZ FONTE

O plano original do governo, contudo, continua sendo abater dívida pública

Por Fernando Exman, Fabio Murakawa e Fabio Graner, Valor — Brasília

O governo estuda a possibilidade de criar um fundo com os recursos que forem obtidos com privatizações e venda de imóveis, para viabilizar investimentos em infraestrutura e programas sociais.

O plano original do governo, segundo afirmou nesta quarta-feira uma fonte da equipe econômica, continua sendo abater dívida pública. No entanto, essa seria uma fórmula que, em tese, poderia atrair o apoio da classe política ao programa de privatizações do governo.

Com isso, destacou essa fonte, o governo promoveria não só uma transferência de renda como também faria um programa de transferência de riqueza.

A despeito das dificuldades do governo em acelerar seu plano de desestatização, que demanda em grande parte autorização do Congresso, o Ministério da Economia já possui um amplo levantamento dos valores dos ativos que podem ser vendidos, tanto em relação às empresas estatais quanto os valores de imóveis.

Esse relatório foi produzido ainda na gestão de Salim Mattar na Secretaria de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia. Mattar deixou a pasta justamente porque não conseguia avançar com o plano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/10/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

A EVOLUÇÃO DO ACESSO AQUAVIÁRIO AO PORTO DE ITAJAÍ: THE NEW ITAJAÍ-MAX

Por André Luiz Pimentel Leite da Silva Junior TECNOLOGIA E INOVAÇÃO 06/10/2020 - 20:47

O artigo trata especificamente dos estudos e metodologia adotados no âmbito da Autoridade Portuária de Itajaí, abordando simulações náuticas e estudos de manobrabilidade, para a efetiva readequação do seu acesso aquaviário para receber embarcações "full-containers" com dimensões maiores, respeitando todas as especificidades e particularidades reinantes no estuário do Rio Itajaí-Açu, layout do canal de navegação, nova bacia de evolução, navegação a ré e a efetiva entrada em operação e homologação junto a Autoridade Marítima.

Com base em mais de 150 (cento e cinquenta) manobras já realizadas, é viável e seguro navegar regularmente a ré por 1,5 MN (cerca de 2.800 metros ou vezes o comprimento), com largura superior a 3,5 x B máxima e diâmetro da bacia de evolução de 1,43 vezes o comprimento, seja na entrada ou saída, sob condições ambientais propícias, controladas e medidas em tempo real, sinalização náutica operando com eficácia, adoção de 04 (quatro) rebocadores, expertise da praticagem e utilização de Portable Pilot Unit – PPU.

Cabe enfatizar também que foi registrado a manobra de entrada e saída com navegação a ré e giro na bacia de evolução o maior navio "full container" a operar em portos brasileiros, "APL Paris", com comprimento de 347,40 metros e boca de 45,20 metros.

André Luiz Pimentel Leite da Silva Junior é engenheiro civil, com habilitação em engenharia de produção pela UFSC. Pós-graduado em logística empresarial pela Univali. Pós-graduado em engenharia de segurança do trabalho pela UFSC. Diretor Técnico da Superintendência do Porto de Itajaí entre 2009 e 2020

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2020

CHIBATÃO INCORPORA NOVO REBOCADOR

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/10/2020 - 20:45



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201006-rebocador-jose-guilherme-ix-chibatao.jpg>

O Chibatão Navegação e Comércio incorporou a sua frota o rebocador azimutal "José Guilherme IX", construído no estaleiro Helitec, de Manaus, com recurso próprio.

O "José Guilherme IX" pertence a uma série de oito rebocadores azimutais, com o mesmo nome, todos operando no apoio portuário, sendo quatro em Manaus, um em Codajás, dois em Coari

e um em Itacoatiara.

A embarcação tem capacidade de 61,26 TTE – Bollard Pull, velocidade 12,5 nós, peso (tonelagem porte bruto) – 117,89 toneladas, boca moldada 10,05m, comprimento 26,50m, arqueação bruta de 274,00 AB, equipado com dois motores diesel CAT 3516C 2682 HP, potência 2001KW, propulsão azimutal 02xZF AT 8311WM FP, guincho e gato de reboque Strauhs.

Até dezembro, o Chibatão estará incorporando à frota o rebocador "José Guilherme VI", ainda no estaleiro para troca de propulsor de eixo para azimutal.

Para 2021 o Chibatão estará recebendo mais dois rebocadores azimutais, o "José Guilherme" X e "XI", em construção no estaleiro Helitec.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2020

BV E OAB MACAÉ FIRMAM ACORDO DE COOPERAÇÃO

Da Redação OFFSHORE 06/10/2020 - 20:44

O termo dará suporte para volta gradual das atividades petrolíferas da região com cartilha de instruções para prevenção contra a covid-19

O Grupo Bureau Veritas e a Comissão de Petróleo e Derivados da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) de Macaé assinaram termo de cooperação técnica para elaboração de uma cartilha

com instruções técnicas e jurídicas de higiene sanitária para a indústria de petróleo e gás das plataformas da Bacia de Campos, no Rio de Janeiro.

O suporte nesse período de pandemia tem como propósito garantir as condições adequadas de saúde, segurança e higiene com o programa Reinicie o seu Negócio com o BV.

A iniciativa segue protocolos elaborados por especialistas, observando as recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS). Com foco na retomada da economia com segurança, a cartilha dará suporte na retomada gradual das atividades petrolíferas, garantindo a conformidade com as boas práticas de higiene, distanciamento social, além de certificar e preparar equipes para todas as medidas preventivas exigidas nesse momento.

A cartilha com as instruções terá download gratuito no site da OAB Macaé ou no site do Bureau Veritas a fim de garantir acesso a população interessada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2020

LOG-IN RENOVA CONTRATO DE ARRENDAMENTO DO TVV ATÉ 2048

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/10/2020 - 20:43

A Log-In Logística Intermodal, por meio de sua controlada TVV – Terminal de Vila Velha, renovou o arrendamento do Terminal Portuário de Vila Velha, localizado no Porto de Vitória, por 25 anos.

O termo aditivo ao contrato de arrendamento foi assinado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários com validade até setembro de 2048.

O aditivo estabelece o compromisso da Log-In Logística Intermodal em realizar investimentos de modernização e adequação do terminal para que possa receber navios de maior porte e aumentar sua eficiência operacional, ampliando a capacidade atual de 286 mil contêineres por ano para 368 mil contêineres por ano.

O investimento inicial previsto é de R\$ 82.976.821,77 (base 2017) que, atualizados, ultrapassam R\$ 120 milhões.

Nesta primeira fase, que deve ocorrer num período estimado de até 24 meses, está prevista a aquisição de novos equipamentos, como guindastes móveis de alta capacidade e reach stackers, utilizados para movimentação de contêineres e carga geral, e sistemas para o aumento da produtividade dos berços de atracação e do pátio do terminal. Além disso, ao longo do prazo contratual, serão aplicados R\$ 434 milhões para assegurar a manutenção e atualização dos ativos necessários para a realização das atividades portuárias.

De acordo com o diretor de Terminais da Log-In Logística Intermodal, Ilson Hulle, o TVV vem ampliando o seu portfólio, transformando-se a cada dia em um terminal multipropósito. “Continuaremos investindo na modernização do terminal portuário de Vila Velha, recebendo e movimentando mais cargas em navios de grande porte, e na diversificação de portfólio, operando não apenas contêineres, mas carga geral e projetos. Nosso time seguirá empenhado na captação de novos negócios que, certamente, irão gerar reflexos positivos para o desenvolvimento do estado do Espírito Santo”, declarou.

Para o diretor presidente da Companhia, Marcio Arany, este é mais um importante passo para o desenvolvimento sustentável e o aumento de competitividade do terminal. “Nosso terminal portuário se consolida como um importante player na movimentação de contêiner, carga geral e veículos na região Sudeste. Acreditamos que esta nova etapa irá viabilizar novos clientes e projetos, além de trazer mais desenvolvimento econômico regional e benefícios à comunidade capixaba”, concluiu Arany.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2020

DIRETOR DO BNDES: O QUE VEM SE DESENHANDO PARA CODESA É O MODELO DA CONCESSÃO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 06/10/2020 - 20:23



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160804-porto-de-vitoria.jpg>

Arquivo

Este modelo foi sendo desenhado após análise das características dos portos que fazem parte da companhia.

O diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), Fabio Abrahão, afirmou nesta terça-feira (06), durante o Sul Export, que o modelo de

desestatização que vem se desenhando para a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) é realmente o da concessão. Segundo ele, este caminho foi percebido após análise das características dos portos que fazem parte da companhia, assim como a partir da observação de outras variáveis.

Segundo ele, para a realização dos estudos de desestatização dos portos no Brasil, o BNDES visitou portos pelo mundo, incluindo da Austrália. O modelo australiano de privatização portuária foi indicado inicialmente como base para elaboração dos estudos de desestatização dos portos brasileiros. No entanto, Abrahão afirmou que embora tal modelo tenha servido de inspiração, não foi possível reportá-lo ao contexto brasileiro diante das diferenças das condições sócio-econômicas entre ambos os países. O BNDES vem sendo responsável pelos estudos para desestatização também dos Portos de Santos e São Sebastião.

Ele explicou que não existe apenas um único modelo nos portos australianos. Embora o mais comentado seja o chamado de "tuperização", privatização total do porto, também existem modelos de concessão com forte regulação. Neste último caso, aplicados, principalmente, em portos considerados estratégicos em termos de interesse público.

Nos modelos que vêm sendo elaborados pelo BNDES no Brasil a questão da regulação irá depender das condições de competitividade. De acordo com ele, quando não há nível de contestabilidade e competição adequados, haverá necessidade de uma maior regulação e atuação mais forte por parte do estado para evitar abusos. Caso seja adequado, segundo ele, será necessária apenas de um monitoramento, uma supervisão por parte do agente regulador.

"Em função de tudo isso, no desenho que a gente está propondo para a Codesa, é justamente de maneira que haja uma remuneração adequada pelos investimentos e serviços prestados pelo agente privado, mas que essa remuneração não cause distorções para que a gente não caia na situação de haver aumento abusivo, preços abusivos e também que fique claro o porquê do preço está sendo aumentado", disse Abrahão. No entanto, ele frisou o agente terá a liberdade de eventualmente negociar com os operadores portuários um aumento na tarifa em função de algo investimento que não esteja previamente definido no contrato.

Ele garantiu também que todos os contratos com os arrendatários serão respeitados na perspectiva dos modelos. "O que estamos desenhando é que esses contratos passem a ser entre a administração e os seus arrendatários, mas com respeito a todas as cláusulas", destacou. Apesar disso, não está descartada a possibilidade de alterações contratuais que podem ser estabelecidas em comum acordo entre ambas as partes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/10/2020