



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS EMBARCA MAIS DE 23,9 MILHÕES DE SACAS DE CAFÉ

Com ligeiro aumento nos embarques, o cais santista é o responsável por 78,5% do escoamento do produto brasileiro vendido ao mercado internacional

Por Fernanda Balbino

Mais de 23,9 milhões de sacas de 60 quilos de café foram embarcadas no Porto de Santos entre janeiro e setembro deste ano. O volume é pouco maior do que as 23,7 milhões de sacas exportadas no mesmo período do ano passado. Com a variação positiva de 0,6%, o cais santista é o responsável por 78,5% dos embarques do produto brasileiro vendido ao mercado internacional.

Os dados fazem parte do levantamento mensal do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), divulgados ontem. O relatório indica, ainda, que o total exportado entre janeiro a setembro em todo o País foi de 30,5 milhões de sacas.

No ano, a receita cambial chegou a US\$ 3,9 bilhões, o equivalente a R\$ 19,6 bilhões. Isto representa um crescimento de 31,7% ante o período de janeiro a setembro do ano passado. Já o preço médio no período foi de US\$ 126,80, aumento de 1,4% em relação ao mesmo período de 2019.

Além do cais santista, outros 22 complexos portuários escoaram o café brasileiro. Na segunda posição, os portos do Rio de Janeiro atingiram a marca de 4,2 milhões de sacas embarcadas, 14% do total.

Em seguida, o porto de Vitória (ES) escoou 966.301 sacas, 3,2% das vendas de café brasileiro. Já o porto de Paranaguá (PR) foi o responsável por 1,5% dos carregamentos, com 459.376 sacas embarcadas.

Entre janeiro e setembro, caiu a utilização de contêineres para o transporte de café. Enquanto no ano passado, 86.693 TEU (unidade equivalente a um cofre de 20 pés) foram usados, neste ano, o volume de caixas metálicas foi de 83.932 TEU.

"Estamos muito satisfeitos com os resultados de exportação do café em setembro. O volume de vendas foi recorde em relação ao mesmo mês nos anos anteriores e, além disso, tivemos um aumento muito significativo na receita total em reais. Observamos também que os resultados poderiam ter sido ainda melhores, na ordem de 10 a 15%, se não fossem os problemas logísticos de falta de containers e espaços nas embarcações", destacou o presidente do Cecafé, Nelson Carvalhaes. Ele se refere à marca de 3,8 milhões de sacas de café exportadas em setembro. Trata-se de um aumento, de 3,6%, em relação ao mesmo período do ano passado.

Safra

Nos três primeiros meses do ano-safra, que começou em julho, o Brasil apresentou o melhor desempenho histórico para as exportações no início da safra. No período, o país exportou 10,5 milhões de sacas de café, registrando o maior volume das exportações para o período nos últimos cinco anos e crescimento de 2,7% em relação ao mesmo período da safra anterior.

"O mês de setembro também marca a entrada efetiva da safra 2020/2021, registrando uma excelente performance tanto na quantidade quanto na qualidade. Apesar dos fortes desafios gerados pela pandemia em 2020, é importante destacar que a cadeia do agronegócio café segue desempenhando suas atividades com alta qualidade e sustentabilidade, cumprindo rigorosamente as medidas de segurança e proteção", destacou Carvalhaes.

Segundo o Cecafé, os principais destinos de café brasileiro entre janeiro e setembro foram: Estados Unidos, que importaram 5,6 milhões de sacas de café (18,5% do total embarcado no período); Alemanha, com 5,1 milhões de sacas importadas (16,9%); Bélgica, com 2,4 milhões de sacas (7,8%); Itália, com 2,3 milhões de sacas (7,4%); Japão, com 1,5 milhão de sacas (5,1%); Turquia, com 960,8 mil sacas (3,2%); Federação Russa, com 940,5 mil sacas (3,1%); México, com 782,2 mil sacas (2,6%); Espanha, com 700 mil sacas (2,3%); e Canadá, com 624,2 mil sacas (2%).

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 14/10/2020

ALEXANDRE MACHADO: QUE PORTO QUEREMOS PARA SANTOS?

O Porto de Santos é realmente paradoxal, mesmo diante de sua importância nacional e das diversas discussões, tudo acontece muito lentamente

Por Alexandre Machado



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.77624:1575034933/Navio-Porto.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=55971f8&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.77624:1575034933/Navio-Porto.jpg?f=2x1&pf=55971f8&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

[O-Porto.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=55971f8&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.77624:1575034933/Navio-Porto.jpg?f=2x1&pf=55971f8&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Alexandre Machado: Que porto queremos para Santos? (Luigi Bongiovanni/ AT)

O Porto de Santos é realmente paradoxal, mesmo diante de sua importância nacional e das diversas discussões sobre privatização ou

estatização, a construção de um túnel submerso ou ponte, dragagem de manutenção e aprofundamento, expansão portuária e outros. Tudo acontece muito lentamente ...

Analisando as adaptações sofridas no pequeno Porto de Sines (Portugal), observa-se o quanto de interferência política sofremos e como pouco se estuda o problema de forma técnica – sem interesse (econômico/político). Longe de achar que não seja necessária a ação política, mas o conhecimento técnico e as experiências de quem já fez ajudariam bastante na sua otimização.

Nesse sentido, uma análise apurada da geopolítica internacional, da economia do transporte marítimo, além do redimensionamento da frota internacional, se faz necessária. Vale lembrar que antes da pandemia da covid-19, no último Review Maritime Transport da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad, na sigla em inglês), de outubro de 2019, este já citava o Brasil, especificamente o Porto de Santos, ao tratar dos fatores que influenciavam a concorrência e a competitividade entre portos, já destacando seus impactos na logística relacionada ao acesso ao transporte terrestre e marítimo, exemplificados pelo contexto europeu e asiático.

“A capacidade operacional de um porto para receber navios maiores é percebida como um imperativo para manter a competitividade portuária, por exemplo, na Ásia e na Europa.

A incapacidade operacional de um porto para receber navios de maior porte resulta na perda de conexões marítimas, como no Porto de Santos, Brasil, por exemplo, ou na necessidade de transbordo, induzindo a maiores custos de frete.

A integração vertical entre companhias de navegação e operadores de terminais pode afetar a concorrência se todos os terminais de um porto forem controlados pela mesma companhia e essa companhia se fundir com uma companhia de navegação. Neste caso, a entidade resultante da fusão terá um incentivo para discriminar outras companhias de navegação, fornecendo serviços de qualidade inferior ou cobrando preços mais elevados”. (UNCTAD, 2019, p.51)

Diante do exposto, é difícil entender portos sem uma boa compreensão sobre economia marítima (logística marítima) e transporte marítimo internacional. Apesar das divergências sobre o

crescimento exponencial da frota internacional, onde certa parte acredita que “meganavios estão se tornando uma crescente dor de cabeça para a maioria dos portos e centros de distribuição”, nas palavras do professor Hercules Haralambides.

Por outro lado, algumas companhias acreditam no seu aumento exponencial, passando a investir na construção de novos navios porta-contêineres, carro-chefe da economia globalizada, muito embora representem apenas um oitavo do total da frota mundial, sendo essenciais para o transporte de bens de consumo em todo o mundo.

Vale dizer que estes navios ficaram maiores em um ritmo rápido. Nas últimas décadas, sua capacidade média dobrou. Atualmente, o maior navio de contêineres pode transportar 23.964 TEUs (HMM, 2020), porém, existem mais 72 navios com capacidade acima de 20.000 TEUs, além de 29 encomendados acima de 23.000 TEUs (EVERGREEN, 2020; MSC, 2020; OOCL, 2020; CMA CGM, 2020), a serem entregues até 2023.

Nesse sentido, estes navios maiores geram maior economia para o transportador e, como tal, facilitam o comércio global. Dobrar o tamanho máximo dos navios de contêineres na última década reduziu os custos totais do navio por contêiner transportado em cerca de um terço. Porém, navios maiores exigem adaptações de infraestrutura, equipamentos e causam maiores picos no tráfego de contêineres nos portos, com impactos mais abrangentes.

A economia potencial de custos para as operadoras parece ser bastante marginal, mas os custos de aumento da infraestrutura podem ser fenomenais. A introdução de cem navios de 24.000 TEU em 2020 exigiria investimentos substanciais nos locais onde esses navios seriam introduzidos pela primeira vez (Extremo Oriente, Norte da Europa, Mediterrâneo), o que provocaria um efeito cascata, resultando na introdução de navios de 19.000 TEUs na América do Norte e navios de 14.000 TEUs na América do Sul e África, implicando em investimento adicionais, os quais devem ser analisados conforme capacidade técnica portuária (profundidades do canal vs berço de atracação).

Sem contar que grandes navios também concentram serviços e cargas, reduzindo a resiliência da cadeia de abastecimento, tornando mais limitada, especialmente porque os navios maiores coincidem com o aumento da cooperação das principais companhias marítimas em alianças.

Diante do exposto, uma discussão construtiva precisaria ocorrer com as partes interessadas, incluindo governo, órgão regulador, autoridade portuária e todos os constituintes interessados, antes mesmo de se discutir ponte vs túnel, privatização vs estatização etc.

O objetivo poderia ser facilitar uma troca de pontos de vista, uma compreensão dos objetivos e planos e, em última análise, uma melhor coordenação para garantir configurações ótimas da cadeia de abastecimento, incluindo o uso otimizado de grandes navios.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 13/10/2020

PREVISTO PARA ACONTECER NA SEMANA PASSADA, BR DO MAR DEVE SER VOTADO NO DIA 20

Com o projeto de lei, a pasta prevê ampliar o volume de contêineres transportados via cabotagem

Por Fernanda Balbino Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.91819:1583439506/Porto-Itaquai.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=30675df&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.91819:1583439506/Porto-Itaquai.jpg?f=2x1&pf=30675df&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

A pasta prevê ampliar o volume de contêineres transportados via cabotagem ((Foto: CDRJ / Divulgação))

Prevista para acontecer na semana passada, a votação do projeto de lei do

programa BR do Mar na Câmara dos Deputados deverá ocorrer no próximo dia 20. Esta é a nova expectativa do Ministério da Infraestrutura, responsável pelo texto que foi enviado ao Congresso há quase dois meses. Enquanto isso, 44 emendas já foram propostas pelos deputados.

Com o BR do Mar, a pasta prevê ampliar o volume de contêineres transportados via cabotagem (o transporte marítimo de cargas ao longo da costa). O plano ainda visa ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos.

O Projeto de Lei 4.199/2020 seria votado na última terça-feira. Mas a matéria não foi apreciada em face do encerramento da Ordem do Dia na Câmara.

O Ministério da Infraestrutura chegou a cogitar retirar o caráter de urgência do projeto de lei. Mas, até agora, isso não se concretizou. Neste caso, após 45 dias do pedido, o projeto tranca a pauta da Câmara.

Esse trancamento impede a votação de projetos de lei, mas não impede a votação de outros tipos de proposições, como medidas provisórias.

Segundo o Ministério, ainda não foi definido o relator do projeto na Câmara. Mas, conforme apurado pela Reportagem, esta função pode ser exercida pelo deputado Felipe Francischini (PSL-PR).

Emendas

Até a última sexta-feira, 44 emendas foram protocoladas por deputados para alteração de trechos do projeto. Entre elas, estão pedidos relacionados à capacitação de trabalhadores e à renovação da validade do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto, que garante isenções tributárias na compra de equipamentos para instalações portuárias, por exemplo, e é válido até o final do ano).

Outros temas ainda devem ser abordados pelos parlamentares, pois há tempo. Procurada, a deputada federal Rosana Valle (PSB) informou que o prazo para o protocolo de emendas é de cinco sessões corridas da Câmara. Até agora, houve só uma.

“Temos duas emendas prontas e vamos avaliar outras duas ou três da Frenlog (Frente Parlamentar Mista de Logística de Transporte e Armazenagem)”, afirmou a deputada, que prevê incluir o pedido de prorrogação do Reporto por três anos e incluir Redex e Depots nesse regime tributário.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 13/10/2020

CANDIDATOS À PREFEITURA DE CUBATÃO TÊM PLANOS PARA O PORTO

A ideia é que os concorrentes apresentem seus planos relacionados ao Porto em um espaço pré-definido

Por Fernanda Balbino Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.122697:1602606247/CANAL-DO-PORTO-NAVIO-MAERSK-LABREA-SAINDO-PONTA-DA-PRAIA-Porto-Mar.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=ae92f75&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.122697:1602606247/CANAL-DO-PORTO-NAVIO-MAERSK-LABREA-SAINDO-PONTA-DA-PRAIA-Porto-Mar.JPG?f=2x1&pf=ae92f75&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Candidatos de Cubatão têm planos para o porto ((Foto: CDRJ / Divulgação))

Expansão da atividade retroportuária, atenção aos impactos ambientais das operações e ainda garantir a implantação de novas empresas e indústrias em Cubatão. Estas são algumas das propostas voltadas ao setor portuário dos nove candidatos a prefeito da cidade.

A Tribuna abriu espaço para todos os postulantes. A ideia é que os concorrentes à prefeitura apresentem seus planos relacionados ao Porto em um espaço pré-definido.

Entre as prioridades, foram listadas pelos candidatos ações para o desenvolvimento de atividades retroportuárias, o incentivo à ocupação ociosa do porto e também a possibilidade de uma revisão de tributos. Tudo com o objetivo de gerar empregos e renda.

Relação porto-cidade

Cubatão conta com dois pátios de caminhões e é passagem obrigatória de veículos que descem a Serra em direção aos terminais portuários localizados em Santos e Guarujá. Conta, ainda, com o terminal privado da Usiminas.

O prefeito Ademario Oliveira (PSDB), que busca reeleição, aponta prevê uma interlocução com o Governo Federal para a melhoria da Relação Porto-Cidade. Já o candidato Fabio Mello (Psol) prevê defender “o desenvolvimento do porto com responsabilidade ambiental e social, atendendo, assim, aos interesses do povo de Cubatão”.

Procurado, o candidato José Hilário (PTC) preferiu não se posicionar. Já Paula Ravanelli (PT) aposta na particularidade da cidade: o porto e a indústria. “Precisamos conectar essas atividades por meio de políticas específicas, com responsabilidade fiscal e sustentabilidade ambiental”.

Para Pedro de Sá (PTB), “a Prefeitura deve incentivar a expansão do setor para gerar novas atividades econômicas e empregos”. Já Kadu (PMN) aposta em buscar “parcerias e conhecimento técnico, olhando para a frente”.

O candidato Severino Tarcicio, o Doda (Pros) aponta que “o porto precisa restabelecer o diálogo com as cidades para a retomada do crescimento e desenvolvimento”.

Já Toninho Vieira (PP), afirma que “é preciso integrar a área portuária ao restante da cidade, oferecendo estrutura de apoio logístico e operacional para os terminais da Usiminas e Tiplam. Isso abrirá novos postos de trabalho e gerar recursos para Cubatão”.

Enquanto isso, Wagner Moura (Republicanos) prevê participar “das decisões e estratégias relativas ao desenvolvimento do Porto, integrando o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e fazendo valer o peso do município com foco no desenvolvimento de novos negócios e abertura de postos de trabalho”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 11/10/2020

VALE FARÁ PARCERIA COM EMPRESA CHINESA EM PROJETO PORTUÁRIO

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a mineradora detalha que o Projeto West III consiste na expansão das instalações do Porto de Shulanghu

Do Estadão Conteúdo 10.10.20



[https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.122339:1602324922/Porto-de-Shulanghu.png?f=2x1&\\$p\\$f=34bad20&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/conten tid/policy:1.122339:1602324922/Porto-de-Shulanghu.png?f=2x1&pf=34bad20&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Projeto prevê a construção de dois berços no Porto de Shulanghu (Foto: Divulgação)

A Vale informou nesta sexta-feira (9) que seu conselho de administração aprovou a criação de uma joint venture com a Ningbo Zhoushan Port Company Limited para construir, possuir e operar o Projeto West III no Porto de Shulanghu, na cidade de Zhoushan, na província de Zhejiang, China. O projeto tem investimentos com valor plurianual total de RMB 4,3 bilhões ou cerca de US\$ 624 milhões.

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a mineradora detalha que o Projeto West III consiste na expansão das instalações do Porto de Shulanghu, desenvolvendo um pátio de estocagem e dois berços de carregamento com capacidade 13/10/2020 Vale fará parceria com empresa chinesa em projeto portuário <https://www.tribuna.com.br/noticias/portoemar/vale-fará-parceria-com-empresa-chinesa-em-projeto-portuário-1.122338> 3/4 adicional de 20 milhões de toneladas por ano (Mtpa). “Ao participar do projeto, a Vale garantirá uma capacidade portuária total de 40 Mtpa em Shulanghu, o que ajudará a Vale a otimizar custos em sua cadeia de valor”, afirma a empresa no documento.

A Vale deterá 50% da joint venture e ambas as partes pretendem obter empréstimos de terceiros de até 65%, mas não menos que 50% do investimento total. “Com essas premissas, a contribuição de capital da Vale para o projeto variará entre US\$ 109 milhões e US\$ 156 milhões, aproximadamente”, calcula a empresa.

A construção do projeto, que deve durar até três anos, terá início após ambas as partes obterem as aprovações antitruste e outros avais regulatórios na China. “O projeto garantirá capacidade portuária estratégica para a Vale na China, uma vez que o Porto de Shulanghu permite a atracação de navios Valemaxes e a otimização dos custos de transporte e distribuição da Vale”, destaca.

A Ningbo é uma subsidiária do Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group Co. Ltd.. A parceria será através da Vale International S.A. A Ningbo é a operadora dos terminais públicos do Porto de Ningbo Zhoushan, que ocupou o primeiro lugar por 11 anos consecutivos em termos de movimentação total de carga no mundo.

Como uma das maiores operadoras de terminal na China, a Ningbo atua no carregamento e descarregamento de contêineres, minério de ferro, petróleo, carvão, gás liquefeito, grãos, entre outras cargas. A empresa possui dois berços capazes de receber navios de 400 mil DWT.

Blendagem

A Vale lembra que, em 2015, lançou o Brazilian Blend Fines (BRBF), produto resultante da mistura de finos de minério de ferro de Carajás, no Sistema Norte, com finos de minério de ferro dos Sistemas Sul e Sudeste, que se complementam em termos de características físicas, químicas e metalúrgicas. O BRBF é produzido no Terminal Marítimo de Teluk Rubiah na Malásia e em dezessete portos na China, incluindo o Porto de Shulanghu.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 10/10/2020

AGENTE AMBIENTAL DO IBAMA AFIRMA QUE PORTO DE SANTOS É MUITO SEGURO

Chefe do posto local do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis destacou qualidade da operação com cargas perigosas no cais santista

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.119740:1600868589/Inspec-o-lbama.png?f=2x1&\\$p\\$f=4b5e837&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.119740:1600868589/Inspec-o-lbama.png?f=2x1&pf=4b5e837&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Agente ambiental do Ibama afirma que Porto de Santos é muito seguro (Foto: Divulgação)

“O Porto (de Santos) está muito seguro e tudo depende de estarmos sempre atentos”, afirmou a chefe do posto local do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos

Naturais Renováveis (Ibama), a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, ao comentar o balanço da edição deste ano da Operação Relíquia, que monitorou a movimentação e a armazenagem de cargas perigosas no complexo marítimo e no polo industrial de Cubatão.

Segundo Ana Angélica, o aspecto mais “preocupante” da operação dessas mercadorias é o seu transporte entre o Porto e as indústrias de Cubatão. “Verificamos que as atividades nos terminais (do complexo santista) ocorrem de forma segura. Mas o transporte rodoviário da carga já apresentou problemas”, afirmou.

Uma equipe de Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que integrou a operação, fiscalizou caminhões carregados com esses produtos nas rodovias de acesso ao Porto. Mais de 100 multas foram emitidas e vários veículos de cargas, retidos. Entre os principais problemas encontrados, estão o transporte de mercadorias em excesso, a ausência de autorização do Exército e itens de segurança vencidos. Em alguns casos, ainda havia falta de licenças (como a emitida pelo Inmetro) e motoristas sem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Iniciada há três semanas, a fase de campo da operação foi concluída na última quarta-feira, após vistorias em 54 empresas. Na quinta-feira, na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), houve um balanço dessas ações.

Presente nessa reunião, o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da APS, Bruno Stupello, destacou que “a movimentação portuária tem, muitas vezes, natureza de risco, e a prevenção de acidentes, por meio de rígidos controles e fiscalização, é imperativa no Porto de Santos. Por isso a APS deu todo apoio à Operação Relíquia”.

A ação, coordenada pelo Ibama, foi organizada a partir da explosão ocorrida no Porto de Beirute, no Líbano, em 4 de agosto. Ela foi causada pela combustão de um carregamento de nitrato de amônio, material que também é movimentado em Santos.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 10/10/2020



PORTAL PORTO GENTE

ALEMOA: UM RISCO AO PORTO DE SANTOS

Editorial Portogente

Debate discute acidentes e como preveni-los em ambientes próximos ao Porto de Santos, no litoral paulista.

Portogente, nesta terça-feira (13/10), realiza mais uma webinar que traz assuntos que interessam à sociedade. Desta vez o tema é “Condomínio Alemoa: um risco ao Porto de Santos” e vamos debates com especialistas, como os engenheiros Aluísio Moreira e Élio Lopes; a professora da Unifesp Fátima Queiroz; o secretário de Meio Ambiente do Município de Santos, Marcio Gonçalves Paulo; e a coordenação do debate será do também engenheiro Carlos Magano.

https://portogente.com.br/images/Webinar_13O UT2020.jpg

Clique aqui para ir para o debate.

Entender os acidentes apenas como uma fatalidade não ajuda a evitá-los. Isso é fato. Mais do que colocar a culpa no imponderável ou dizer que acidentes acontecem, a sociedade precisa, merece e exige responsabilidade dos entes públicos e privados que exploram a atividade econômica que tem interface com o Porto.

As tragédias, infelizmente, sempre são anunciadas, mas os ouvidos dos responsáveis se fazem de moucos, os olhos se fecham e os braços se cruzam.

Há 35 anos, em 24 de fevereiro de 1984, um incêndio atingiu a Vila Socó, em Cubatão. A tragédia foi causada por causa do vazamento de combustíveis de oleodutos que ligavam a Refinaria Presidente Bernardes de Cubatão (RPBC) ao terminal portuário da Alemoa. O que pouco se fala é que a Petrobras herdou os dutos que pertenciam à antiga RFF e que estavam em péssimas condições e necessitavam de manutenção.

Uma tragédia só ocorre quando se juntam algumas variáveis. Como agravante, nesse fatídico dia, quando a refinaria de Capuava bombeava gasolina para a Alemoa, houve um erro de comunicação e a operação fez o alinhamento errado. Quando a gasolina chegou a Alemoa, encontrou a válvula de entrada do tanque fechada, retornando até o alto da Serra. A coluna de 700 metros de altura, aliada ao bombeamento, fez com que essa pressão se elevasse, rompendo no ponto mais frágil, onde existiam corrosões acentuadas, levando ao rompimento do duto exatamente na Vila onde moravam mais de seis mil pessoas.

Mais recentemente, em 2015, tivemos outro acidente de grandes proporções com o incêndio que atingiu tanques do terminal da Ultracargo, também no Porto de Santos. Para se ter ideia da dimensão dos estragos, o Ministério Público multou a companhia em R\$ 3,6 bilhões por conta dos prejuízos que devem ser insuficientes para ressarcir a totalidade de danos econômicos à comunidade de pescadores do entorno do terminal. A Promotoria alega que por causa de uma bomba que foi ligada às válvulas que estavam fechadas, por conta da pressão causada os tanques explodiram. Por efeito, o calor e o líquido que vazaram acenderam o inferno em que se tornou a entrada da cidade de Santos.

O que esses e outros acidentes têm em comum? Eles resultam de falhas que poderiam ser evitadas por controles rígidos e responsáveis. Segurança máxima, regular e responsável não pode ser vista como gasto por nenhuma empresa, mas como investimento!

Vamos debater a vida de todos nós nesta terça-feira, a partir das 18h.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 13/10/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

BNDES: SUSPENSÃO DE PAGAMENTO DE DÍVIDAS SERÁ MANTIDA PARA SETORES ESPECÍFICOS

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou nesta terça-feira, 13, que manterá a suspensão temporária das cobranças dos pagamentos de dívidas, uma das primeiras medidas anunciadas para mitigar a crise causada pela covid-19, ainda no fim de março. A suspensão das cobranças – conhecida no setor financeiro como “standstill” – foi concedida por seis meses, terminando em setembro. Agora, a medida será mantida para setores específicos, como revelou o Estadão/Broadcast no fim do mês passado.

As empresas que possuem operações diretas ou indiretas não automáticas com o BNDES poderão suspender pagamentos por mais seis meses. Estados e municípios que possuem “operações indiretas automáticas” com o banco poderão solicitar a suspensão dos pagamentos de amortização e juros que seriam realizados de outubro a dezembro de 2020. Além disso, todos os microempreendedores que possuem operações do BNDES Microcrédito poderão suspender os pagamentos por seis meses.

Em nota divulgada nesta terça, o BNDES informou que os seguintes setores poderão pedir a prorrogação da suspensão de cobranças: “atividades esportivas e de recreação e lazer; audiovisual; edição; hotéis; fabricação de peças e acessórios para veículos automotores;

construção de embarcações e estruturas flutuantes; transporte metroferroviário de passageiros; aeroportos; navegação de apoio; tecidos, artigos de armarinho, vestuário e calçados; confecção de artefatos do vestuário e acessórios; impressão e reprodução de gravações; fabricação de móveis e indústrias diversas; e comércio de outros produtos em lojas especializadas”.

“Esses segmentos foram selecionados com base na lista de setores mais impactados pela pandemia da covid-19 elaborada pelo Ministério da Economia, na análise de dados mais recentes da variação da arrecadação dos setores e na análise setorial do BNDES”, diz a nota.

Nas contas do BNDES, o valor total das parcelas suspensas nessa segunda rodada poderá superar R\$ 2 bilhões. Na primeira suspensão de cobrança, que atingiu todos os setores indiscriminadamente por seis meses, o valor total que deixou de ser pago somou R\$ 12,4 bilhões, “beneficiando 29 mil empresas onde trabalham quase 2 milhões de pessoas”, segundo o banco de fomento. Também deixaram de pagar suas dívidas “56 entes públicos (Estados e municípios)”, num valor total de R\$ 3,9 bilhões.

Assim como na primeira rodada da medida, “o prazo total do crédito será mantido e não haverá a incidência de juros de mora durante o período de suspensão”, ressaltou o BNDES. Clientes que queiram pedir a suspensão têm até 30 de novembro para encaminhar o pedido.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 13/10/2020

SUPERÁVIT NA BALANÇA COMERCIAL NA 2ª SEMANA DE OUTUBRO FOI DE US\$ 1,716 BILHÃO

A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 1,716 bilhão na segunda semana de outubro (de 5 a 11). De acordo com dados divulgados nesta terça-feira, 13, pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 4,373 bilhões e importações de US\$ 2,657 bilhões.

Na primeira semana do mês (dias 1º a 4), o saldo foi positivo em US\$ 966 milhões, com vendas de US\$ 2,016 bilhões e compras de US\$ 1,050 bilhão.

Em outubro, até o dia 12, a balança tem superávit US\$ 2,682 bilhões, com exportações de US\$ 6,389 bilhões e importações de US\$ 3,706 bilhões.

Houve aumento de 2,6% na média diária das exportações na comparação com o mesmo mês do ano passado, com alta de 10,5% na indústria extrativa, crescimento de 4,9% em produtos da indústria de transformação e queda de 15,0% em agropecuária.

Já as importações registraram queda de 31,6% na mesma comparação, com recuo de 60,0% na indústria extrativa, retração de 31,1% em produtos da indústria de transformação, e alta de 1,4% em agropecuária.

No acumulado do ano, o saldo comercial é superavitário em US\$ 44,871 bilhões, volume 22,4% superior ao do mesmo período do ano passado. O valor é resultado de exportações de US\$ 162,912 bilhões (-6,6%) e importações de US\$ 118,041 bilhões (-14,6%).

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 13/10/2020

BOLSONARO PRORROGA MAIS UMA VEZ CORTE DE JORNADA E SALÁRIO

Crédito: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O presidente Jair Bolsonaro informou em nota que vai prorrogar até dezembro o decreto que permite o corte de jornadas

O presidente Jair Bolsonaro prorrogou por dois meses a possibilidade de serem fechados acordos entre empresas e empregados para a suspensão de contratos e corte de jornada e salário. Com a decisão, os acordos poderão se alongar por mais dois meses, totalizando oito meses.

“Diante do cenário atual de crise social e econômica, e com a permanência de medidas restritivas de isolamento social, faz-se necessária a prorrogação, mais uma vez, do prazo máximo de validade dos acordos”, diz a nota enviada pela Assessoria de Comunicação Social da Presidência. “Essa ação irá permitir que empresas que estão em situação de vulnerabilidade possam continuar sobrevivendo a este período e, desta forma, preservar postos de trabalho e projetar uma melhor recuperação econômica”, completa o texto.

O decreto deve ser publicado no Diário Oficial da União desta quarta-feira, 14. O programa foi anunciado em abril como medida para evitar um aumento ainda maior do desemprego diante da pandemia do novo coronavírus, que provocou restrições no funcionamento ou mesmo o fechamento de parte do comércio e da indústria.

A medida provisória inicial, que foi sancionada no início de julho e transformada em lei, previa a suspensão dos contratos de trabalho por até dois meses e a redução da jornada e de salários em até 70% por até três meses.

Em julho, o governo publicou a primeira prorrogação do programa, elevando para até 4 meses o período em que as empresas poderiam aderir a uma das modalidades. Em agosto, o ministro da Economia, Paulo Guedes, anunciou a prorrogação da medida por mais outros dois meses.

Segundo o Ministério da Economia, até o momento, 18,4 milhões de acordos desse tipo foram firmados por aproximadamente 1,4 milhão de empresas. O total de trabalhadores atingidos é de 9,7 milhões -muitos foram impactados por mais de um acordo. O de serviços é responsável pela maior parte das reduções, com 9,3 milhões, seguido de comércio (4,6 milhões) e indústria (3,9 milhões). Há ainda acordos no setor de construção (422 mil) e agropecuária (51 mil).

O governo já desembolsou R\$ 28,5 bilhões para pagar o complemento que cada trabalhador atingido pelo corte tem direito. O total reservado para o programa é de R\$ 51,6 bilhões. A sobra de recursos foi um dos motivos que levaram o governo a propor uma nova prorrogação do programa.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 13/10/2020



EXTRA ONLINE

GOVERNO CRIA PROJETO DE LEI PARA PRIVATIZAÇÃO DOS CORREIOS

O modelo, que ainda está em análise, tem um leilão previsto para meados de 2021. A estatal será a primeira da lista de privatizações em 2020 (Crédito: Arquivo/Agência Brasil)

Da redação

Fabio Faria, ministro das Comunicações, entregou ao presidente Jair Bolsonaro, na manhã desta quarta-feira (14), o projeto de lei para a privatização dos Correios. O texto, que já foi assinado por Paulo Guedes, vai passar pela Subchefia de Assuntos Jurídicos (SAJ) e pela Casa Civil antes de ir para o Congresso.

Deputados e senadores decidirão se a estatal deve ou não ser vendida em 2021. Segundo uma estimativa do Uol, o negócio deve resultar em uma receita de R\$ 15 bilhões.

Entre a lista de privatizações, a dos Correios será a primeira a ser proposta pelo governo em 2020. O modelo, que ainda está em análise, tem um leilão previsto para meados de 2021, de acordo com O Globo.

Juntamente com o projeto de lei, o Ministério das Comunicações encaminhou a criação da Agência Nacional de Comunicações (Anacom), que trataria da Agência Nacional de

Telecomunicações (Anatel) e da regulação sobre os serviços do Sistema Nacional de Serviços Postais.

Fonte : Extra Online

Data : 14/10/2020

FMI ESTIMA QUE O BRASIL TERÁ ROMBO NAS CONTAS PÚBLICAS ATÉ 2025

O aumento emergencial de gastos públicos adotado pelo governo para combater a crise provocada pela pandemia do coronavírus deve levar o Brasil a registrar déficit primário até 2025, quando atingirá um resultado negativo de 0,1% do Produto Interno Bruto (PIB), apontam estatísticas do Fundo Monetário Internacional (FMI) no documento Monitor Fiscal.

De acordo com o Fundo, o déficit primário – que é o resultado entre os gastos do governo e a sua receita, sem levar em conta as despesas com juros da dívida pública – deve saltar de um resultado negativo, como proporção do PIB, de 1% em 2019 para 12% em 2020. Em abril, o FMI estimava que o déficit primário neste ano atingiria 5,2% do PIB.

Até 2013, o Brasil vinha acumulando superávits primários – ou seja, gastava menos do que arrecadava. Esses resultados foram importantes para reduzir a dívida pública e para mostrar aos investidores que o País estava com as contas sob controle. Por conta disso, o Brasil recebeu o selo de grau de investimento das agências de classificação de risco.

A partir de 2014, esse sinal se inverteu, mostrando um quadro de descontrole dos gastos, e o País acabou perdendo o selo de bom pagador, o que afugenta investimentos externos. Se as projeções do FMI estiverem corretas, o governo vai acumular uma sequência de 12 anos com gastos maiores que as despesas.

De acordo com o Fundo, com a melhora do quadro econômico no próximo ano, dado que o PIB deverá passar de uma queda de 5,8% em 2020 para crescimento de 2,8% em 2021, haverá redução de gastos públicos, mas mesmo assim será registrado um nível elevado de despesas. A projeção é de que o déficit primário atingirá 3,1% do PIB em 2021. O déficit, em proporção ao PIB, baixará para 2,0% no ano seguinte, atingirá 1,3% em 2023 e alcançará 0,6% em 2024.

Nesse contexto de elevação de gastos oficiais, o déficit nominal – que leva em conta também o pagamento dos juros da dívida – aumentará de 6% do PIB em 2019 para 16,8% neste ano, marca bem superior aos 9,3% estimados em abril pelo Fundo para 2020. Em 2021, o indicador deverá baixar, mas ainda chegará a 6,5% do PIB, nível pouco maior do que a previsão anterior de 6,1%.

O FMI estima que o resultado negativo das contas públicas, como proporção do PIB, deve recuar para 5,6% em 2022, continuará em 5,6% em 2023, subirá para 5,9% em 2024 e ficará estável em 5,9% no ano seguinte.

Nas projeções para 2020, o Fundo considerou a meta de déficit público previsto no Orçamento federal. “As previsões de médio prazo, assumem o cumprimento do teto de gastos constitucional.”

Dívida

A dívida bruta, também como proporção do PIB, que atingiu 89,5% em 2019, deverá superar 100% neste ano, quando atingirá 101,4%. A expectativa é de crescimento até 2025. Em abril, o Fundo previa que o indicador chegaria a 98,2% em 2020.

Para 2021, esse passivo do governo deve subir para 102,8%, acima dos 98,2% previstos antes. Em 2022, a dívida bruta deve alcançar 103,5%, aumentará para 103,8% em 2023, subirá no ano seguinte para 104,2% e chegará a 104,4% em 2025.

Da mesma forma, a dívida pública líquida deve ter uma trajetória de franca ascensão no mesmo horizonte de tempo. O FMI projeta que o indicador atingirá, como proporção do PIB, 68,5% neste ano, marca superior aos 62,8% previstos anteriormente. Em 2021, o número avançará para 74,0%, acima dos 64,9% estimados pela instituição multilateral em abril. Para 2022, a dívida

líquida deve atingir 76,9%, subirá para 79,1% em 2023, atingirá 81,2% em 2024 e alcançará 82,8% em 2025.

O FMI voltou a divulgar dados fiscais para um período de seis anos. Previsões mais prolongadas haviam sido suspensas em abril devido ao caráter extraordinário do impacto da pandemia do coronavírus na economia, que provocou a pior recessão global depois da Grande Depressão.

O Fundo não informou projeções para a taxa de juros nominal para o Brasil. Em outro documento, Perspectiva Econômica Mundial, o Fundo estima que o IPCA encerrará este ano em 2% e subirá 2,9% em 2021. Além disso, também aponta que as transações correntes registrarão superávit de 0,3% do PIB em 2020, mas o indicador ficará estável no próximo ano e atingirá um déficit de 0,7% do PIB em 2025

Fonte : Extra Online

Data : 14/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MINISTROS DE ENERGIA DO BRICS DISCUTEM ESFORÇOS PARA SUPERAR A COVID-19

Por epbr -14 de outubro de 202 - Em Política energética

Os ministros de Energia do Brics (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) se reúnem nesta quarta-feira (14/10), por videconferência, para discutir a coordenação de esforços internacionais para superar o impacto da pandemia da covid-19 no setor de energia, a promoção do diálogo energético entre os países do Brics e a ampliação da cooperação tecnológica.

O encontro será presidido pelo ministro de Energia da Rússia, Alexander Novak, país que atualmente está com a presidência dos Brics. O ministro brasileiro, Bento Albuquerque, participa do encontro, que faz parte da Semana da Energia dos Brics.

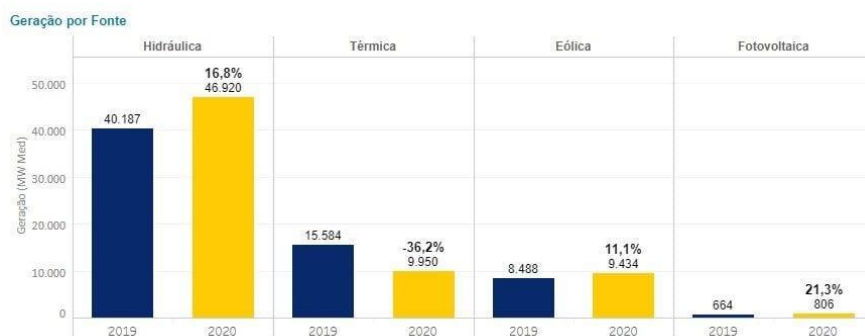
Uma declaração conjunta dos ministros de energia do Brics e um documento-quadro sobre o desenvolvimento da cooperação em energia para 2025 deverão ser divulgados após a reunião.

Nesta quinta, o governo russo sediará a primeira Reunião Anual da Plataforma de Pesquisa Energética do Brics, onde serão apresentados os primeiros relatórios analíticos dos países integrantes do grupo. Anton Inyutsyn, vice-ministro de Energia da Rússia, bem como especialistas e membros de organizações internacionais, devem fazer discursos na reunião.

No último ano, sob a presidência brasileira, os Brics se comprometeram a continuar buscando o uso eficiente de combustíveis fósseis e a aumentar a participação de energias renováveis em suas economias, incluindo biocombustíveis e energia hidrelétrica, solar e eólica. O compromisso foi sacramentado na Carta de Brasília, assinada pelos presidentes dos cinco países ao final da 11ª Cúpula do Brics.

Retomada do consumo

No Brasil, dados do InfoMercado Quinzenal, boletim da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), indicam que o consumo de energia elétrica em setembro cresceu 2,9% em relação ao mesmo período de 2019. Os segmentos que apresentaram maior elevação foram saneamento (29,4%), comércio (21,3%) e bebidas (14,7%), porém, parte desse aumento está diretamente vinculado à migração dos consumidores para o mercado livre.



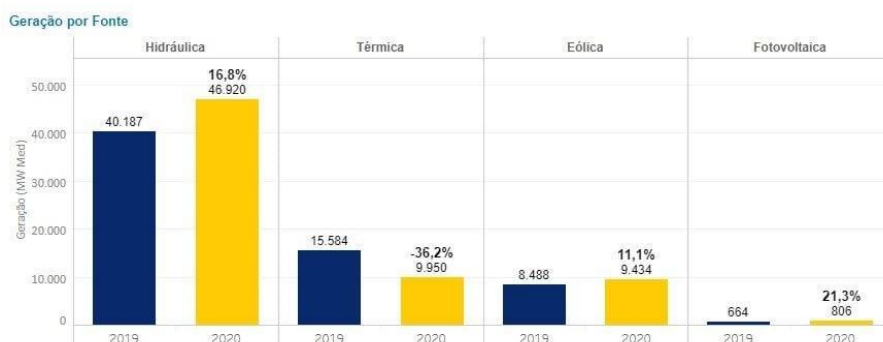
<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/10/unnamed-1.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/10/unnamed-2.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

O boletim também indica aumento de 3,4% na geração de energia no país, na mesma base de comparação, com destaque para a elevação na produção das usinas hidrelétricas (16,8%), eólicas (11,1%) e fotovoltaicas (21,3%). Apenas as usinas térmicas apresentaram queda em sua geração (36,2%).

Analisando a geração termelétrica, a retração foi generalizada para todos os tipos de combustíveis. Os empreendimentos a gás (-56,9%), a carvão mineral (-72,1%) e bicomcombustíveis a gás e a óleo (-70,8%) foram os que apresentaram as maiores quedas.



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/10/unnamed-1-1.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/10/unnamed-2.jpg.jpg?lossy=1&strip=1&webp=1>

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 13/10/2020

ANP E PSA-NORWAY ANUNCIAM COOPERAÇÃO COM FOCO EM DESCOMISSIONAMENTO E TRANSFERÊNCIA DE OPERAÇÕES

Por Guilherme Serodio - 13 de outubro de 2020 -Em Petróleo e gás

A ANP e a Petroleum Safety Authority of the Kingdom of Norway (PSA-Norway), órgão regulador do setor de óleo e gás da Noruega, assinaram memorando de cooperação para intensificar a troca de experiências em segurança operacional. O acordo, negociado desde 2018, envolve diálogos sobre extensão de vida útil e descomissionamento e transferência de operações.

No escopo do acordo também estão a aprovação de projetos de perfuração na fase de exploração; interações com outros órgãos reguladores, como órgãos ambientais; segurança cibernética; indicadores de desempenho de segurança.

De acordo com a ANP, o acordo de cooperação vai intensificar “o compartilhamento de experiências sobre práticas de supervisão que garantam atividades seguras de exploração e desenvolvimento de recursos petrolíferos marítimos”.

A parceria prevê um plano de trabalho comum aos dois lados envolvendo aspectos regulatórios, técnicos e administrativos.

Extensão de vida útil

A ANP vem concedendo extensão de prazo para a vida útil de diversos campos no país, incluindo ativos que estão sendo adquiridos no desinvestimento da Petrobras. Em junho, a diretoria da ANP aprovou a prorrogação dos contratos de concessão da Trident Energy, comprados da Petrobras na Bacia de Campos – Pampo, Badejo, Linguado e Trilha (Polo Pampo) e Bicudo, Marimbá, Piraúna, Bonito, Enchova e Enchova Oeste (Polo Enchova).

Em agosto aprovou a prorrogação do contrato de concessão de Maromba, comprado pela BW Energy (BW Offshore). O contrato será prorrogado por 27 anos até 2060. Para a primeira fase de desenvolvimento, entre 2021 e 2026, estão previstos seis poços de produção horizontais e dois poços injetores de água. Maromba é um campo do pós-sal da Bacia de Campos. O fator de recuperação é estimado em 25%.

O plano apresentado pela BW tem investimentos estimados em US\$ 716 milhões, com primeiro óleo previsto para maio de 2022, de acordo com informações da ANP.

A BW Energy pretende instalar o FPSO Berge Helene, com 40 mil barris/dia de capacidade de processamento de óleo e 268 mil m³/dia de gás natural. A unidade é da própria BW, que atua no afretamento e operação de plataformas.

Em outubro do ano passado aprovou a prorrogação do contrato de concessão do campo de Roncador, em águas profundas da parte capixaba da Bacia de Campos, por mais 27 anos. Campo da Rodada Zero, a área também teve seu um plano de desenvolvimento aprovado pela agência.

Roncador foi declarado comercial em 1998 e entrou em operação em 1999. Tem atualmente quatro plataformas em operação: P-52, P-54, P-55 e P-62.

Descomissionamento

O Brasil possui atualmente 64 plataformas com mais de 25 anos, sendo 19 delas instaladas na Bacia de Campos. Dez dessas unidades são fixas, sendo três plataformas com base de concreto instaladas no Nordeste do país.

Estão em análise na agência o descomissionamento de cinco plataformas, sendo três unidades semissubmersíveis (P-07, P-12, P-15 e P-33) e a plataforma fixa PARB-3, instalada no campo de Arabaiana, no offshore da Bacia Potiguar.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 14/10/2020

SPIC BRASIL TEM AVAL DO CADE PARA ENTRAR EM TÉRMICAS NO AÇU

Por epbr - 14 de outubro de 2020 - Em Mercado de gás, Newsletter Comece seu Dia

Quem faz Editada por Gustavo Gaudarde
gustavo@epbr.com.br

em jogo

O Cade aprovou, sem restrições, a aquisição pela State Power Investment Corporation da China (SPIC) de 33% de participação nas usinas termoeletricas GNA I e GNA II, com 3 GW de capacidade e integradas ao terminal de GNL do Porto do Açú (RJ).

— Acordo fechado por meio da subsidiária SPIC Brasil prevê entrada nas próximas usinas do complexo de gás e energia (GNA III e GNA IV), que têm outros 3,4 GW de capacidade. O fechamento da operação é previsto para o último trimestre de 2020.

— Acordo firmado com a Prumo, controlada pela EIG Global Energy Partners, BP e Siemens, sócias na Gás Natural Açú (GNA). “O contrato reforça o potencial dos projetos de expansão GNA III e GNA IV, bem como a estratégia do hub de gás doméstico e de projetos de energias renováveis. A estimativa de investimento total planejado para o complexo GNA de gás e energia é de aproximadamente US\$ 5 bilhões”, afirmaram as empresas na época.

A Abicom, que representa importadores de combustíveis no país, afirma que a Petrobras está comercializando combustíveis líquidos abaixo da paridade internacional, mesmo com os reajustes de 5% no diesel e 4% na gasolina em vigor desde sábado (10).

— “Nos polos onde existe concorrência na importação, a prática de preços abaixo da paridade internacional pode ser caracterizada como abuso de poder de mercado, o que no contexto brasileiro resulta em predação pela Petrobras de seus únicos concorrentes, os importadores, nos termos do artigo 36 da Lei 12.529/11”, diz nota divulgada pela associação.

— A Petrobras nega a prática e “reitera compromisso com a prática de preços competitivos e em equilíbrio com os mercados internacionais, o que pode ser comprovado pela continuidade das importações de diesel e gasolina por diversos agentes, distribuidoras e trading companies”, diz a empresa. epbr

Os ministros de Energia do Brics (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) se reúnem nesta quarta-feira (14/10), por videconferência, para discutir a coordenação de esforços internacionais para superar o impacto da pandemia da covid-19 no setor de energia, a promoção do diálogo energético entre os países do Brics e a ampliação da cooperação tecnológica. epbr

Em artigo no Valor, Sérgio Besserman, conselheiro do WWF-Brasil e ex-presidente do IBGE e do Instituto de Pesquisas Jardim Botânico do Rio de Janeiro, e Suely Araujo, especialista sênior em políticas públicas do Observatório do Clima e ex-presidente do Ibama, criticam a oferta de blocos exploratórios próximos ao arquipélago de Abrolhos e a manutenção de atividades exploratórias da Petrobras na Foz do Amazonas.

A ANP e a Petroleum Safety Authority of the Kingdom of Norway (PSA-Norway), órgão regulador do setor de óleo e gás da Noruega, assinaram memorando de cooperação para intensificar a troca de experiências em segurança operacional. O acordo, negociado desde 2018, envolve diálogos sobre extensão de vida útil e descomissionamento e transferência de operações. epbr

Uma recuperação lenta da pandemia de covid-19 ameaça adiar para 2025 a retomada total da demanda global por energia, disse nessa terça (13) a Agência Internacional de Energia (IEA).

— Em seu cenário principal, a IEA projeta que uma vacina e tratamentos podem permitir uma recuperação da economia global em 2021 e a recuperação da demanda por energia em 2023. Entretanto, em um cenário de “recuperação lenta” esse cronograma seria adiado em dois anos.

— “A era de crescimento na demanda global por petróleo chegará ao fim dentro dos próximos dez anos, mas na ausência de uma grande mudança em políticas governamentais eu não vejo um sinal claro de pico (da demanda). A recuperação da economia global deve em breve trazer a demanda por petróleo de volta aos níveis pré-crise”, afirmou o chefe da IEA, Fatih Birol. Reuters

A OPEP anunciou que a demanda mundial por petróleo terá recuperação mais lenta em 2021 do que se pensava anteriormente, devido ao aumento dos casos de coronavírus. A demanda deve aumentar em 6,54 milhões de barris por dia no próximo ano, para 96,84 milhões de bpd, um crescimento quase 80 mil bpd inferior ao divulgado um mês atrás.

— “Embora a recuperação do 3T20 em algumas economias tenha sido impressionante, a tendência de curto prazo permanece frágil, em meio a uma variedade de incertezas em curso, especialmente a trajetória de curto prazo da covid-19. Como essa incerteza se torna grande, em meio a um forte aumento global de infecções, não se espera que a recuperação considerável do 3T20 continue no 4T20 e em 2021”, disse a entidade. Reuters

As importações de petróleo bruto pela China aumentaram 2,1% em setembro em relação a agosto, já que cargas atrasadas foram liberadas da alfândega após a diminuição de congestionamentos em portos e a capacidade de armazenamento em terra foi expandida.

— Nos primeiros três trimestres de 2020, a China importou 416 milhões de toneladas de óleo bruto, ou cerca de 11,08 milhões de bpd, um aumento de 12,7% em relação a igual período do ano passado. Money Times, com Reuters

O aumento das importações chinesas fez o petróleo fechar a terça (13) em alta, mas a piora das projeções da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) para 2021 conteve os ganhos. Enquanto os contratos do Brent para dezembro subiram 1,75%, a US\$ 42,45 o barril, o WTI para novembro registrou alta de 1,95%, a US\$ 40,20 o barril. Investing.com, com Estadão Conteúdo

A Total anunciou nessa terça (13) uma parceria com o Google Cloud para desenvolver uma ferramenta de mapeamento do potencial de geração solar em residências, a Solar Mapper. Pretende atender, inicialmente, a demanda na Europa.

— Segundo a Total, a versão atual da ferramenta já é capaz de cobrir com precisão mais de 90% do território francês, fornecendo aos clientes informações mais precisas sobre o potencial de geração solar de suas residências do que outros sistemas disponíveis no mercado. epbr

A Aneel autorizou a cessão integral dos R\$ 90,3 milhões em empréstimo da Conta-Covid concedido à Companhia de Eletricidade do Amapá (CEA) para o pagamento de débitos em atraso. Na prática, a decisão desbloqueia o acesso aos recursos da conta, que não poderiam ser liberados até a solução da inadimplência da companhia. Canal Energia

Os acionistas da Companhia Energética de Brasília (CEB), controlada pelo governo do Distrito Federal, aprovaram em assembleia geral extraordinária nessa terça (13/10) a venda de 100% das ações de sua controlada de distribuição, a CEB-D. A privatização da CEB-D deverá envolver preço mínimo de venda de R\$ 1,423 bilhão. Reuters

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 14/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

CAIXA ANUNCIA PACOTE DE MEDIDAS PARA MUTUÁRIOS DA CASA PRÓPRIA E REDUZ JUROS

Banco vai permitir pagamento parcial de até 75% da prestação para quem pediu pausa no financiamento habitacional

Por Geralda Doça

BRASÍLIA – A Caixa Econômica Federal anunciou, nesta quarta-feira, um pacote de cinco medidas para os mutuários da casa própria, dentro da política de estímulo ao setor da construção civil, durante a pandemia do novo coronavírus. Segundo o banco, 830 mil famílias poderão ser beneficiadas, envolvendo um montante de R\$ 83 bilhões considerando renegociação de dívidas e novos contratos.

Entre as medidas, o banco vai facilitar a retomada do pagamento do financiamento habitacional para quem pediu a suspensão da dívida. Será permitido pagar a prestação de forma parcial: entre 50% e 75% do valor por até seis meses. O percentual dependerá do perfil do cliente. Anunciada em março, a pausa nesses empréstimos foi ampliada gradativamente de dois meses para seis meses.

Para novos contratos, o prazo de carência para o início do pagamento das prestações, de seis meses desde abril, foi prorrogado até dezembro. Além disso, a Caixa reduziu os juros na modalidade de crédito imobiliário atrelada à Taxa Referencial (TR), que varia entre 6,50% e 8,50% ao ano para 6,25% e 8% - queda de 0,5 ponto percentual.

A medida valerá a partir de 22 de outubro para novos financiamentos com recursos da poupança. Até o fim do ano, a instituição pretende conceder mais R\$ 14 bilhões.

O banco também informou que passará a realizar feiras de imóveis virtuais e a possibilidade de contratação de financiamentos habitacionais pelo aplicativo Caixa Habitação. Quem optar pela nova sistemática e for aprovado na avaliação de crédito precisará ir às agências somente para assinar o contrato.

Desde o início da pandemia, a Caixa vem tomando medidas para estimular o setor da construção civil. Em abril, o banco anunciou um pacote de R\$ 43 bilhões em antecipação de recursos para as construtoras a fim de assegurar a continuidade de obras, além de incentivo à compra do imóvel, com a carência na primeira prestação.

O banco anunciou ter alcançado a marca de R\$ 500 bilhões em empréstimos habitacionais em outubro, o que ajudou a consolidar a sua liderança no mercado, com participação de 69%.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 14/10/2020

NO PIX, NÃO SERÁ POSSÍVEL CANCELAR TRANSAÇÃO APÓS CONFIRMAÇÃO DO PAGAMENTO

Para obter o valor de volta, será preciso negociar com quem recebeu o dinheiro

Por Pollyanna Brêtas

RIO — No Pix, o novo sistema de pagamentos instantâneos que está sendo desenvolvido pelo Banco Central (BC), a transação pode, sim, ser cancelada ou alterada, mas somente antes da confirmação da operação, já que a liquidação ocorre em tempo real.

A devolução é, sim, uma funcionalidade disponível no Pix, desde que iniciada por quem recebeu o dinheiro.

A operação do Pix no país começa no dia 16 de novembro. Com a promessa de simplificar e baratear transações, ele vai exigir a atenção dos consumidores na hora de fazer compras.

Segundo o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), quando o consumidor compra algo pela internet usando cartão de crédito e o produto não chega ou vem estragado, ele pode pedir estorno da operação ao banco emissor ou diretamente à bandeira.

SAIBA O QUE É PIX E COMO VAI FUNCIONAR O NOVO SISTEMA DE PAGAMENTO EM 10 PONTOS

O que é o Pix?

É um meio de pagamentos criado pelo Banco Central que permitirá transferências e pagamentos instantâneos 24 horas por dia e sete dias por semana. A promessa é que o novo serviço seja mais simples que os atuais TED e DOC. O Pix só vai começar a funcionar no dia 16 de novembro, mas o cadastramento das chamadas chaves já começou.

O que é uma chave Pix?

A chave é um meio de identificar a conta do usuário. Há quatro tipos: CPF ou CNPJ, e-mail, número de celular e uma chave de segurança aleatória de números e letras. Na hora de fazer transferência, em vez de o usuário ter que informar nome, CPF, número da conta e da agência, como é feito atualmente, basta colocar a chave Pix.

Quem poderá utilizar o Pix?

Qualquer pessoa ou empresa que tenha uma conta corrente, conta de depósito ou conta de pagamento pré-paga. Para transferências entre pessoas físicas e pagamento de pessoas físicas para empresas, o Pix será gratuito. Para MEIs, venda com finalidade comercial poderá ser tarifada.

Como cadastrar as chaves?

O registro será feito pelo site ou app da instituição onde o cliente tem conta. É preciso confirmar a posse da chave e vinculá-la à conta do Pix. Por exemplo, no caso do uso do e-mail ou do celular como chave, o usuário receberá um código por SMS ou por e-mail que deverá ser inserido no app para confirmar a identificação.

Quantas chaves Pix posso cadastrar?

Pessoas físicas podem ter cinco chaves para cada conta da qual sejam titulares. Para empresas, o limite é de 20 chaves por conta. O cadastramento de chave promete facilidade e rapidez no uso diário do Pix, mas não é obrigatório.

Como fazer uma transferência?

O Pix vai aparecer no aplicativo do banco ou da fintech, ao lado do TED e do DOC. Ao selecionar a opção, quem estiver usando o serviço poderá digitar uma identificação de quem vai receber o dinheiro, a chave Pix (CPF, e-mail ou telefone celular). Quem for enviar recursos, coloca o montante a ser transferido e aprova a transação. Quem recebe pode gerar um QR code e enviá-lo ao pagador.

Como fazer um pagamento via Pix?

Para fazer compras, o Pix também poderá ser usado via QR Code. O consumidor abre o aplicativo do banco ou da fintech, seleciona a opção Pix e direciona a câmera do celular para o QR Code disponibilizado pelo estabelecimento comercial, que também pode, assim como em transferências, informar sua chave Pix

Como acesso o Pix?

O Pix estará disponível em qualquer plataforma que a instituição financeira escolher. No entanto, o BC espera que o celular seja o canal mais usado. Em um primeiro momento, será necessário ter acesso à internet, mas o BC prevê que um serviço off-line esteja disponível em 2021.

O Pix é seguro?

As informações pessoais são protegidas pelo sigilo bancário e as medidas de segurança já adotadas pelas instituições financeiras em TEDs e DOCs serão utilizadas no Pix. Em caso de erro em uma transação, valem as regras atuais. Se ocorrer o envio de um valor errado, será necessário negociar com o recebedor para que o montante seja devolvido.

Qual o papel do Banco Central?

O Banco Central vai prover a infraestrutura do Pix, uma base de dados centralizada com os dados das contas dos recebedores. Dessa maneira, os participantes do sistema de pagamento poderão aproveitar a infraestrutura única para acelerar o processo de transferência e pagamento

No caso do Pix, não há a possibilidade de “chargeback”, que é a devolução automática do dinheiro. O BC está estudando questões sobre a disputa, o que poderá desincentivar o uso por parte dos pequenos e-commerces, que não garantem a transação de volta.

Uma das formas de se proteger é pedir os dados do fornecedor do produto, como CNPJ. Além disso, especialistas recomendam que o pagamento com Pix seja feito para compras de valores mais baixos.

Também será preciso ainda esclarecer quem será o responsável por uma eventual indenização ao consumidor, já que no sistema do Pix existem mais participantes indiretos, e uma mesma operação pode passar por um banco e uma varejista. Veja outras dicas abaixo.

Nas transferências TED e DOC, o pagador precisa conhecer e digitar os dados do recebedor, como seu banco, com agência e dígito, CPF ou CNPJ, número da agência e tipo de conta. O serviço só está disponível em dias úteis e em determinados horários. Além disso, o valor só fica disponível horas depois ou no dia útil seguinte.

Como se proteger

- Ao fazer compras pela internet, se o pagamento for feito pelo Pix, peça os dados da empresa, como o CNPJ. Caso esteja comprando de um pequeno empresário, peça o CPF. Isso facilitará a identificação, caso seja necessário entrar com uma ação judicial.
- Em compras de maior valor, dê preferência ao cartão de crédito, que permite o estorno.
- O Pix permite enviar e receber dinheiro de qualquer lugar, a qualquer hora, só com a informação da chave. Por isso, evite ter muito dinheiro na conta corrente. Deixe sua reserva financeira em uma aplicação que não possa ser acessada pelo Pix.

Como vai funcionar

- No novo sistema, o pagador inclui a chave Pix no celular ou lê o QR Code do recebedor. Ambos recebem uma notificação de operação concluída.
- Para usar o Pix, aceito em qualquer dia e horário, será necessário que tanto o pagador (quem envia o dinheiro) quanto o recebedor (quem recebe) tenham uma conta em banco, instituição de pagamento ou fintech — essa conta não precisa ser corrente.
- A opção do Pix vai aparecer no app do banco ou da fintech, ao lado do TED e do DOC. Ao selecionar, quem estiver usando o serviço poderá digitar a identificação de quem vai receber o dinheiro, a chave Pix (que pode ser CPF ou CNPJ, e-mail, celular ou ainda aleatória). Quem for enviar recursos coloca o valor a ser transferido e aprova a transação. Quem recebe pode gerar um QR Code e enviá-lo ao pagador.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 13/10/2020

MPF PEDE SUSPENSÃO DE PROJETO DE ARMAZENAMENTO DE LIXO NUCLEAR EM ANGRA

Usina planeja construir cilindros para guardar o material radioativo e corre risco de paralisar as operações ano que vem caso seja impedida

O Globo



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24690844-081-125/FT1086A/652/x87349516_RIRio-de-Janeiro-RJ04-02-2020-OBRAS-PARADAS-DA-USINA-DE-ANGRA-3-Ha-pecas-paradas-n.jpg.pagespeed.ic.MjzwsL6yZk.jpg

Tanques de armazenamento de combustíveis usados da usina de Angra estão perto da capacidade máxima
Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Angra 2, o que pode paralisar as operações das usinas a partir do ano que vem, informou nesta terça-feira o Jornal Nacional.

RIO - O Ministério Público Federal entrou com uma ação civil pública contra um projeto de armazenamento de lixo nuclear em Angra 1 e

De acordo com a reportagem, todo o combustível descartado é armazenado dentro de tanques gigantescos, conhecidos como piscinas de combustíveis usados, que ficam dentro da parte mais reforçada das instalações. Mas os reservatórios estão próximos do limite.

O cronograma de operação da usina prevê que o tanque de resíduos de Angra 1 chegará a capacidade máxima em dezembro de 2021, enquanto o tanque de Angra 2 se esgotará em julho.

Sem as piscinas, o plano da Eletronuclear é armazenar o lixo nuclear em 72 cilindros metálicos, envolvidos em camadas de concreto e aço. O local reservado para os cilindros fica dentro do complexo da usina, perto do centro de informações, do mirante para visitantes e da BR-101.

O calendário de operação prevê que a transferência de lixo nuclear de Angra comece daqui a duas semanas, mas o MPF questiona a segurança da instalação.

De acordo com a ação civil pública, o novo depósito foi aprovado sem o devido estudo de impacto ambiental e sem audiências públicas com os moradores da região. Por isso, pede a suspensão imediata da transferência do material radioativo.

O MPF argumenta que o novo depósito “não estava previsto no projeto de Angra 1, tampouco de Angra 2 ou, ainda, Angra 3. Portanto, é, efetivamente, uma nova instalação nuclear, compreendendo todos os riscos a ele inerentes”. Desta forma, o procurador que assina a ação entende que a autorização deveria ser debatida pelo Congresso Nacional.

— Até um tempo atrás, falar em tornado no Brasil seria um absurdo. Hoje, não é mais — afirmou o procurador da República, Ígor Miranda.

Aquilino Senra, professor de Engenharia Nuclear da UFRJ, afirma que a solução proposta pela usina é a mais adequada para o caso, dada a inexistência no país de um reservatório para destinação final do lixo nuclear.

— Há mais de 30 anos vem sendo instalada em diversas usinas ao redor do mundo e até o momento se mostrou uma solução aceitável — afirmou Senra. — A questão que se coloca é a seguinte: é isso ou é isso. Se esse depósito intermediário não for construído, as usinas terão que ser desligadas em 2021.

A Eletronuclear afirmou que ainda não foi informada sobre o processo, mas que está em conformidade com as licenças de implementação das unidades de armazenamento a seco. A Comissão Nacional de Energia Nuclear afirmou que ainda não foi notificada, e que o

licenciamento dos reservatórios segue a normatização rigorosa da comissão e obedece a padrões internacionais de radioproteção e segurança nuclear. O Ibama afirmou que desconhece a ação.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 13/10/2020

MOURÃO DEFENDE SIMULAÇÃO DE GUERRA NA AMAZÔNIA: 'SE NÃO TREINA, PERDE O JOGO'

Vice-presidente disse que Brasil não tem 'tensão em relação à Venezuela' e que fato de manobras ocorrerem durante a visita do secretário de Estado americano, Mike Pompeo, ao Brasil foi 'coincidência'

Por Victor Farias



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24677352-593-843/FT1086A/652/x89859509_Brasilia-DF-01-10-2020-Vice-Presidente-da-Republica-Hamilton-Mourao-duranteCerimonia.jpg.pagespeed.ic.bWXSab5Sz.jpg

Vice-presidente Hamilton Mourão Foto: ROMERIO CUNHA / Agência O Globo

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta quarta-feira que a operação militar inédita na Amazônia que custou ao menos R\$ 6 milhões, revelada pelo GLOBO, é "normal" e que o fato de ocorrer durante a visita do secretário de Estado americano, Mike Pompeo, ao Brasil foi "coincidência".

— Isso é normal dentro do Exército, é feita anualmente em todos os comandos militares de área. A regra básica é a seguinte: treinamento difícil, combate fácil. O Exército tem que estar pronto para qualquer situação, se ele não treinar... É que nem time de futebol: se não treina, perde o jogo — afirmou no Palácio do Planalto.

Eleição nos EUA: No debate, Biden cita proposta para Amazônia e sugere 'consequências econômicas' caso devastação continue

Entre 8 e 22 de setembro, o Exército brasileiro gastou R\$ 6 milhões somente em combustível, horas de voo e transporte para simular uma guerra entre dois países na Amazônia, numa operação militar inédita. Os militares decidiram criar um campo de guerra em que um suposto país "Vermelho" invadiu um país "Azul", sendo necessário expulsar os invasores.

Apesar de dizer que se trata de algo "normal", o vice-presidente afirmou na manhã de hoje que a operação foi "inédita, em termos de combate convencional", uma vez que, segundo Mourão, os treinamentos militares mais comuns na Amazônia são os de Garantia da Lei e da Ordem, vigilância de fronteira e estratégia da resistência.

Questionado sobre a operação ocorrer em um momento de animosidade com a Venezuela, o vice-presidente disse que o Brasil não tem problema com o "país Venezuela", apesar de não concordar com o atual governo de Nicolás Maduro, por considerá-lo uma ditadura.

— O governo brasileiro não tem nenhuma tensão em relação à Venezuela. Nós, simplesmente, não concordamos com o atual governo que tá lá, o governo Maduro, por considerar que é uma ditadura, não respeita os direitos humanos do povo venezuelano, mas nós não temos problemas com o país Venezuela — disse.

Mourão disse, ainda, que as ameaças existentes no mundo hoje são "difusas" e podem "ocorrer da noite para o dia". Por isso, acrescenta, seria necessário "estar pronto para o que der e vier". Segundo o vice-presidente, "o preço da liberdade é a eterna vigilância".

Fonte : O Globo - RJ

Data : 14/10/2020



GAZETA DO POVO - PR

PRIORIDADE DO GOVERNO, "BR DO MAR" DESAGRADA INDÚSTRIA LOCAL E PROJETO EMPERRA NA CÂMARA

Por *Jéssica Sant'Ana* - Brasília



<https://media.gazetadopovo.com.br/2020/09/27053855/WhatsApp-Image-2020-08-11-at-16.26.41-660x372.jpeg>

Marco legal da cabotagem está entre as prioridades do governo. | Foto: Diego Baravelli/MInfra

Apresentado pelo governo para aumentar o transporte marítimo no país, o projeto "BR do Mar" enfrenta resistências da indústria local e pode acabar não indo a votação neste ano. O PL 4199/2020 tramita em regime de urgência e

deveria ser votado direto no plenário da Câmara dos Deputados, mas até o momento não foi escolhido um relator para o texto.

Associações, sindicatos e alguns deputados pressionam o governo para retirar a urgência, podendo assim discutir mudanças com mais tempo. O governo, porém, deve manter a urgência e insistir para votar o texto na semana que vem, quando os deputados voltam do recesso branco para a semana de esforço concentrado. A votação, contudo, ainda é incerta.

Associações de armadores de cabotagem e de usuários de portos e o sindicato nacional da indústria naval são contra vários aspectos do texto apresentado pelo Executivo. Eles afirmam que o BR do Mar parte do pressuposto errado de que o problema da cabotagem no país está na falta de embarcações, deixando de atacar os verdadeiros entraves para o desenvolvimento do transporte marítimo de cargas.

As associações e o sindicato afirmam, ainda, que o programa vai aumentar a concentração de mercado nas mãos de empresas estrangeiras que já operam no Brasil, além de permitir a construção de navios no exterior com dinheiro brasileiro e a importação sem nenhum custo, o que pode inviabilizar a existência de uma frota nacional e resultar em aumento de preços do frete.

O que diz o governo

O governo diz que o texto estabelece um marco legal para cabotagem, como é chamado o transporte de cargas entre portos ou pontos da costa de um país. Em linhas gerais, o projeto facilita o afretamento (aluguel) de embarcações estrangeiras por empresas de navegação que atuam no Brasil. A maior parte delas é de controle estrangeiro.

Novos entrantes ou empresas de menor porte sem embarcações próprias poderão alugar navio a casco nu (sem bandeira) sem a necessidade de lastro em embarcações próprias. O texto também prevê a possibilidade de utilização do Fundo da Marinha Mercante para financiar a construção de navios em estaleiros estrangeiros.

O objetivo, diz o governo, é aumentar a oferta da cabotagem no Brasil, incentivando a concorrência, criando novas rotas e reduzindo custos. Segundo o Ministério da Infraestrutura, a meta é passar de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés) de contêineres transportados por ano por meio de cabotagem para 2 milhões de TEUs até 2022. Também está entre os objetivos ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos.

O que diz o setor nacional

Por sua vez, o setor nacional afirma que, ao invés de ampliar a cabotagem, o projeto terá efeito contrário. A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística (Logística Brasil) diz que o texto contém uma série de artigos “escondidos” que fortalecem um problema atual do setor: a concentração de mercado na mão de um pequeno grupo de empresas com atuação no Brasil, mas que têm controle estrangeiro.

“É um programa de irrestrita e forte proteção a algumas poucas empresas de navegação, na contramão da esperada proteção dos embarcadores, por meio da concorrência”, diz a associação em nota.

Entre esses artigos prejudiciais, estariam os que permitem que embarcações estrangeiras possam bloquear uso de frota brasileira. “A proposta atribui àqueles navios estrangeiros e de bandeira estrangeira o poder de bloqueio às circulares das empresas concorrentes, para que atendam os embarcadores com navios estrangeiros apropriados e mais baratos, no caso da inexistência ou indisponibilidade do navio brasileiro”, diz a Logística Brasil.

A Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) acrescenta que os novos entrantes terão a vantagem de alugar navios a casco nu (sem bandeira), enquanto as Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) têm que fazer altos investimentos de capital para construir embarcações nacionais. “Essa situação poderá inviabilizar a existência de uma frota nacional fixada no país”, diz a Abac.

Atualmente, a Lei 9.432/97 impõe um lastro para afretar a casco nu. Esse lastro é ter 50% da tonelagem de embarcações próprias, o que garante que as empresas operem parcialmente com frota nacional. Segundo a Abac, é a existência desse lastro que desenvolve a indústria naval local e atrai investimentos para o país.

Outra crítica é que o projeto possibilita a importação “gratuita” de navios que venham a operar no transporte. Ou seja, as empresas que importarem as embarcações não pagarão nenhum dos impostos previstos em lei, como II, IPI, PIS-Pasep/Importação, Cofins-Importação e Cide-Combustíveis.

“Por que não faz o mesmo para os estaleiros brasileiros? Isso estimula a construção naval no exterior e julga que nossos estaleiros não são aptos para construção no país. É um desestímulo à indústria local”, explicou André Seixas, presidente da Logística Brasil, em entrevista à Gazeta do Povo.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) avalia que o BR do Mar parte do princípio que o número de navios disponíveis para transporte de carga e a necessidade de construção deles no Brasil são os culpados pela baixa participação da cabotagem entre os modais de transporte. Esse princípio, diz o sindicato, está equivocado.

O Sinaval considera que os principais fatores que fazem com que a cabotagem não se desenvolva no país estão o excesso de burocracia nos portos para transporte de carga, os custos portuários, a obrigatoriedade de serviços de praticagem (pilotos específicos para cada porto) e o alto preço do bunker (combustível usado nos navios). Esses pontos não foram atacados no texto.

Outro lado

A Gazeta do Povo procurou o Ministério da Infraestrutura para comentar as críticas feitas ao projeto e só obteve retorno após a publicação da matéria. Em nota, a pasta afirma que o projeto conta com apoio formal da maior parte das entidades setoriais e classifica como “críticas isoladas” as posições da Logística Brasil, Abac e Sinaval.

“Vale informar que a origem do projeto está em um extenso trabalho técnico iniciado em fevereiro de 2019 e que contou com um diálogo permanente entre setores interessados. Hoje, o projeto conta com o apoio formal de entidades relevantes para o setor e para economia brasileira, como a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), o Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), a Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária

(Fenavega), o Sindicato das Empresas de Navegação de Tráfego Portuário (Sindiporto), a Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP) e até mesmo a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA)", enumera o Ministério da Infraestrutura, informando que o "BR do Mar" está aberto a sugestões e aperfeiçoamentos pelo Congresso.

Texto está travado na Câmara

O projeto chegou a ser incluído na pauta do plenário de 29 de setembro, mas não foi apreciado. O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), ainda nem escolheu o relator. O relator é obrigatório, pois é ele quem apresenta o parecer sobre o projeto, acolhendo ou não sugestões dos demais parlamentares. É esse parecer que vai à votação em plenário.

Como o projeto tramita em regime de urgência, ele passa a trancar a pauta da Casa. Contudo, o plenário ainda pode votar projetos de outro tipo, como medida provisórias e propostas de emenda à Constituição. Somente projetos de lei não podem ser apreciados enquanto o Congresso não votar o BR do Mar. E, de todo modo, a próxima sessão de votações da Câmara está marcada apenas para 20 de outubro.

Os deputados Fausto Pinato e Ricardo Izar, ambos do PP-SP, solicitaram formalmente que o governo retire o pedido de urgência. O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, chegou a sinalizar que atenderia o pedido, mas voltou atrás. O projeto é considerado prioritário pelo governo para destravar investimentos privados e aumentar a participação da cabotagem no modo de transportes brasileiro, hoje muito restrito às rodovias.

Fonte : Gazeta do Povo - PR

Data : 14/10/2020

COMÉRCIO BRASIL-EUA CAI AO MENOR NÍVEL EM 11 ANOS



<https://media.gazetadopovo.com.br/2020/10/07100937/Foto3Materia3Jos%C3%A9-Fernando-Ogura-AEN-660x372.jpg>

Movimentação nos portos do Paraná crescem mesmo durante a pandemia| Foto: José Fernando Ogura/ANP

O comércio entre Brasil e Estados Unidos registrou queda de 25% em relação a 2019 no período de janeiro a setembro, fechando em US\$ 33,4 bilhões. O valor é o menor para o período nos últimos 11 anos. A queda foi mais acentuada

sobretudo pela participação de petróleo e derivados, com contribuição de 31,7% dos embarques aos EUA até setembro e para um déficit de US\$ 3,1 bilhões, segundo dados do Valor Econômico. O "Monitor do Comércio Brasil-EUA" da Câmara Americana de Comércio (Amcham Brasil) aponta para déficit no comércio bilateral em 2020 como o maior dos últimos cinco ou seis anos. Apesar da queda, os Estados Unidos ainda aparecem como o segundo maior parceiro comercial do Brasil, com 9,7% das exportações.

Fonte : Gazeta do Povo - PR

Data : 14/10/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FÁBIO FARIA ENTREGA AO PLANALTO PL DOS CORREIOS E PREVÊ PRIVATIZAÇÃO EM 2021

O ministro das Comunicações, Fábio Faria, entregou nesta quarta-feira, 14, ao Palácio do Planalto minuta de projeto de lei que trata da privatização dos Correios, que pode ocorrer já em 2021, segundo estimou o ministro. O texto foi entregue ao ministro da Secretaria-Geral, Jorge Oliveira, e será analisado pela Subchefia para Assuntos Jurídicos e em seguida pela Casa Civil. Depois, a proposta será então enviada ao Congresso.

"Estamos falando para 2021 o projeto chegar (no Congresso), no começo do ano que vem. Até o final de 2021, a ideia é de votarmos e que os Correios estejam prontos para o processo de privatização", disse. Faria justificou que o projeto vem para "melhorar a capacidade de entrega dos Correios". Ele ponderou, contudo, que o processo de privatização não ocorrerá de forma brusca. O ministro também disse que o texto trata "mais sobre princípios do que regras".

A proposta entregue pelo ministro cria a Agência Nacional de Comunicações (Anacom), que deverá substituir a atual Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel). A nova agência irá regular os serviços do Sistema Nacional de Serviços Postais.

De acordo com o Ministério das Comunicações, dentre as diretrizes estabelecidas na proposta de regulação do Sistema Nacional de Serviços Postais, que permitirá a privatização da estatal, está a obrigatoriedade, por parte da União, de garantia da prestação do serviço postal universal por meio de empresa estatal; celebração de contratos de concessão comum; ou celebração de contratos de concessão patrocinada.

O projeto de lei permite que os serviços prestados no âmbito do Sistema Nacional de Serviços Postais sejam explorados em regime privado, respeitando, porém, o artigo da Constituição que estabelece à União manter o serviço postal, o que será delegado ao Operador Postal Designado no decorrer do processo de privatização dos Correios.

Como mostrou o Estadão, o governo trabalha com um leque de opções para a privatização dos Correios. Entre as possibilidades estão a venda de participações e uma delegação dos serviços, de forma similar a uma concessão. A divisão de concessões por região, como foi feito na privatização do sistema de telefonia, não está descartada. Só após a conclusão dos estudos tocados paralelamente é que se fará a recomendação do modelo, que pode contar até com uma oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês). O que o governo espera é que, com o projeto de lei, haja segurança jurídica para encaminhar a privatização.

"Acabamos de entregar agora para o secretário de assuntos jurídicos e ministro da SAJ, ministro Jorge, o projeto do PL dos Correios. Depois da SAJ ele vai para Casa Civil para depois ser enviado para o Congresso Nacional. É o que cabia a parte do Ministério das Comunicações foi feito. Esse projeto que vai dar condições de entrar no processo de privatização para o ano de 2021", disse Faria.

Segundo Faria, estudos da consultoria contratada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para viabilizar o processo de privatização também serão entregues ao Congresso. A previsão é que a análise da consultoria esteja concluída em cerca de 120 dias.

"O Congresso Nacional deve se debruçar em relação a esse tema. É lá a arena onde serão debatidos todos os requisitos necessários, tratar da universalização das entregas dos Correios, em relação aos funcionários, tudo isso será tratado com bastante cuidado no Congresso Nacional", disse.

Faria afirmou que a privatização não será feita de modo brusco e que os servidores da estatal poderão debater o projeto com os congressistas. "Ninguém vai fazer esse processo de uma maneira brusca. Ele será feito no momento certo, o Congresso com certeza vai saber ser justo em relação a esse tema", disse. "A privatização vai depender da velocidade do Congresso no ano que vem", completou.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 14/10/2020*

RETOMADA É DESIGUAL; SÓ 4 DE 14 SETORES JÁ RECUPERARAM PERDAS, APONTA ESTUDO

Apenas o agronegócio, algumas áreas da construção civil, o setor de alimentos e nichos da tecnologia, como aplicativos de entrega e empresas de vendas online, registram demanda acima ou similar à do período pré-covid

Por Renato Jakitas, O Estado de S.Paulo

O impacto negativo na economia provocado pela covid-19 parece começar a se dissipar. Mas o início da retomada tem sido extremamente desigual. Estudo realizado pelo Itaú Unibanco, obtido com exclusividade pelo Estadão, indica que hoje apenas 4 dos 14 setores analisados conseguiram superar a freada brusca gerada pela pandemia no nível de atividade do País.

Por esse termômetro da retomada, apenas o agronegócio, algumas áreas da construção civil, o setor de alimentos e nichos que operam com tecnologia, como os aplicativos de entrega e empresas de vendas online, convivem hoje com demanda acima ou similar às registradas no início do primeiro trimestre – antes, portanto, da adoção de medidas de restrição.

No meio do caminho, no entanto, já há setores que ensaiam recuperação, como o de vestuário e de eletroeletrônicos, mas ainda sem conseguir se reorganizar para dar conta da demanda, que nesses casos esquentou antes do esperado pelo mercado.

DEMANDA FRIA

Setores que tiveram forte queda na crise, com perspectiva de recuperação ainda lenta

MERCADO AUTOMOTIVO

Empresários ainda enxergam uma situação desafiadora para o futuro, com muita capacidade ociosa: segundo executivos das montadoras, a produção de veículos no Brasil deve retornar entre 2025-26 aos níveis de 2019 – que já haviam sido significativamente menores que os do início da década.

TRANSPORTES URBANOS

As companhias que lidam com transporte de passageiros tiveram naturalmente uma redução expressiva da procura, tanto no que diz respeito à longa distância, que começa a normalizar em certas regiões, quanto nas operações de transportes urbanos e intermunicipais, que ainda devem ter dinâmica mais dependente de restrições locais e, sobretudo, das decisões de empresas com relação ao trabalho remoto.

TURISMO

O ramo sofreu perdas intensas devido às restrições de mobilidade e a necessidade de evitar aglomerações. A atividade vem retomando em parte desse setor, principalmente nas Regiões Norte e Nordeste do País (que têm recuo mais rápido da curva de novas mortes por covid-19).

LAZER

De forma similar, cinemas, teatros e outras atividades culturais que envolvem aglomerações tiveram meses muito desafiadores, e não esperam nada perto de alguma normalidade enquanto não houver algum tipo de vacina para o vírus.

EVENTOS

Apesar do esforço de "entregar em casa" conferências, palestras, shows e algumas celebrações, a capacidade do setor de monetizar esse novo formato tem sido muito limitada, fazendo com que as receitas dessas empresas se assemelhem mais às do setor de turismo.

TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

As empresas trabalham com expectativa de retorno para os níveis de demanda pré-crise entre 2022 e 2023. Apesar de já terem recuperação significativa (inflada por uma base de comparação muito baixa) com relação ao segundo trimestre do ano, com aumento das vendas, voos e destinos em operação, a expectativa é que o fim do terceiro trimestre ainda tenha volume de operações cerca de 40% inferior ao observado no mesmo período do ano passado.

Forçados pela crise, os empresários tomaram crédito, cortaram funcionários e ampliaram a ociosidade de suas fábricas, esperando por longa e duradoura queda nas encomendas. Mas após chegar ao “fundo do poço”, em abril, o consumo voltou a dar sinais de aquecimento em maio, em

boa parte beneficiado pelo dinheiro do auxílio emergencial. Isso pegou as empresas com estoques baixos e capacidade limitada de reação, já que naquele momento operavam com 50% a 60% da capacidade do primeiro trimestre.

“O mercado foi pego de surpresa. E o resultado é que, temporariamente, a demanda por itens como celulares, geladeiras e produtos têxteis supera a capacidade de produção, o que pode levar a riscos temporários de desabastecimento, com impacto imediato no aumento de preços”, afirma o economista do Itaú Unibanco Pedro Renault, responsável pelo relatório.

DEMANDA MORNA

Setores em compasso de recuperação de demanda, mas que ainda enfrentam dificuldades para recompor estoques, com riscos de desabastecimento

ELETRÔNICOS

Demanda crescente por parte dos consumidores. Mas grandes varejistas reportam falta de alguns itens em estoque, devido à dificuldade dos fornecedores de compensar os meses de produção perdida, bem como à falta de produtos e componentes importados.

VESTUÁRIO

Após o desafio do isolamento social, a indústria de vestuário convive com uma nova dificuldade: o risco de desabastecimento. Como a cadeia de suprimentos ficou parada durante um tempo, e se preparava para uma retomada mais lenta, a recuperação acelerada da demanda agora causa escassez de matéria-prima.

SIDERURGIA

O setor tem sido impulsionado pela recomposição de estoques por parte de seus clientes. As plantas nacionais estão religando gradualmente parte dos alto-fornos que foram abafados em abril, com utilização atual em cerca de 60% da capacidade. Mas as encomendas de grandes clientes, com do setor automotivo, ainda não decolaram.

TRANSPORTE E LOGÍSTICA

No geral, operadoras de rodovias observam melhora gradual do fluxo desde os meses de maior isolamento (abril marcou o fundo do poço, mas maio ainda foi muito fraco). O tráfego de veículos pesados demonstrou resiliência e já se encontra próximo aos níveis pré-crise. O transporte de bens de consumo também foi bem suportado pela manutenção da demanda por itens básico

Descendo até o ponto mais frio do termômetro da recuperação, aparecem a cadeia de turismo, as companhias aéreas e o ramo automotivo. “Nossa conclusão é que, neste momento, o Brasil vive uma retomada assimétrica na atividade econômica, depois de chegar ao ‘fundo do poço’ por volta de abril. Mas é uma retomada que, apesar de surpreender pela velocidade, é ainda repleta de dúvidas”, afirma o economista.

Recuperação

O agronegócio lidera a recuperação. O setor, na verdade, não viu crise na pandemia, favorecido por uma combinação de robustez da demanda global – puxada principalmente pela China –, desvalorização do real, que se aproxima de 40% neste ano, e safra recorde na produção de grãos.

DEMANDA QUENTE

Setores que já igualaram ou superaram os níveis de demanda pré-crise

AGRONEGÓCIO

Um dos setores mais favorecidos em 2020, com uma combinação de robustez da demanda global, desvalorização do real e safras que foram, no geral, acima da média.

CONSTRUÇÃO

Recuperação puxada principalmente pela demanda habitacional, com impactos forte na demanda da indústria de materiais de construção.

ALIMENTOS

No geral, a indústria e varejo de alimentos para consumo em casa tiveram um segundo trimestre de crescimento forte com relação a 2019, principalmente em itens mais básicos, como massas e biscoitos. Setor foi beneficiado pela transferência de recursos do auxílio emergencial.

TECNOLOGIA

Puxado principalmente pelas plataformas de delivery, que tiveram crescimento vertiginoso durante a crise. Espera-se que, quando passadas as restrições de mobilidade, a demanda por entregas em domicílio não deva retroceder inteiramente.

Na sequência, a indústria e varejo de alimentos para consumo em casa tiveram um segundo trimestre de crescimento forte ante 2019, principalmente em itens básicos, como massas e biscoitos. Os dois segmentos foram beneficiados pelo auxílio emergencial, que deverá injetar R\$ 321,8 bilhões neste ano na economia, com foco nas pessoas mais vulneráveis.

“Entre os setores quentes, também nos chama a atenção a construção civil, com uma recuperação puxada principalmente pela demanda habitacional, tanto em venda de imóveis novos quanto na reforma dos imóveis antigos, com impactos fortes na demanda da indústria de materiais de construção”, aponta a pesquisadora Sílvia Matos, do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV).

Para ela, a aceleração das reformas durante a pandemia é também reflexo do auxílio emergencial. “Nas classes mais baixas, esse tipo de recurso extra é muito direcionado para a melhoria da habitação. E esse movimento não foi compreendido lá atrás pelo mercado”, afirmou a economista.

Minha Casa Minha Vida

Da mesma forma, a aquisição de imóveis novos também ficou concentrada nos produtos mais econômicos, que integram a faixa do Minha Casa Minha Vida. Dados do Sindicato da Habitação de São Paulo (Secovi-SP) apontam que, na capital paulista, as vendas já superam os níveis registrados antes da pandemia.

Em agosto, segundo o Secovi-SP, foram vendidos 6.350 apartamentos novos, 46,3% a mais do que em julho passado e 35% acima de agosto de 2019. Já no acumulado dos 12 meses encerrados em agosto, foram vendidas 48.885 unidades, alta de 17,1% ante os 12 meses anteriores.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 14/10/2020

FMI ESTIMA QUE O BRASIL TERÁ ROMBO NAS CONTAS PÚBLICAS ATÉ 2025

Aumentos dos gastos para combater a crise causada pela pandemia também deve levar a dívida bruta como proporção do PIB para acima de 100% este ano

Por Ricardo Leopoldo, Correspondente, O Estado de S.Paulo

NOVA YORK - O aumento emergencial de gastos públicos adotado pelo governo para combater a crise provocada pela pandemia do coronavírus deve levar o Brasil a registrar déficit primário até 2025, quando atingirá um resultado negativo de 0,1% do Produto Interno Bruto (PIB), apontam estatísticas do Fundo Monetário Internacional (FMI) no documento Monitor Fiscal.

De acordo com o Fundo, o déficit primário - que é o resultado entre os gastos do governo e a sua receita, sem levar em conta as despesas com juros da dívida pública - deve saltar de um resultado

negativo, como proporção do PIB, de 1% em 2019 para 12% em 2020. Em abril, o FMI estimava que o déficit primário neste ano atingiria 5,2% do PIB.

Até 2013, o Brasil vinha acumulando superávits primários - ou seja, gastava menos do que arrecadava. Esses resultados foram importantes para reduzir a dívida pública e para mostrar aos investidores que o País estava com as contas sob controle. Por conta disso, o Brasil recebeu o selo de grau de investimento das agências de classificação de risco.

A partir de 2014, esse sinal se inverteu, mostrando um quadro de descontrole dos gastos, e o País acabou perdendo o selo de bom pagador, o que afugenta investimentos externos. Se as projeções do FMI estiverem corretas, o governo vai acumular uma sequência de 12 anos com gastos maiores que as despesas.

De acordo com o Fundo, com a melhora do quadro econômico no próximo ano, dado que o PIB deverá passar de uma queda de 5,8% em 2020 para crescimento de 2,8% em 2021, haverá redução de gastos públicos, mas mesmo assim será registrado um nível elevado de despesas. A projeção é de que o déficit primário atingirá 3,1% do PIB em 2021. O déficit, em proporção ao PIB, baixará para 2,0% no ano seguinte, atingirá 1,3% em 2023 e alcançará 0,6% em 2024.

Nesse contexto de elevação de gastos oficiais, o déficit nominal - que leva em conta também o pagamento dos juros da dívida - aumentará de 6% do PIB em 2019 para 16,8% neste ano, marca bem superior aos 9,3% estimados em abril pelo Fundo para 2020. Em 2021, o indicador deverá baixar, mas ainda chegará a 6,5% do PIB, nível pouco maior do que a previsão anterior de 6,1%.

O FMI estima que o resultado negativo das contas públicas, como proporção do PIB, deve recuar para 5,6% em 2022, continuará em 5,6% em 2023, subirá para 5,9% em 2024 e ficará estável em 5,9% no ano seguinte.

Nas projeções para 2020, o Fundo considerou a meta de déficit público previsto no Orçamento federal. "As previsões de médio prazo, assumem o cumprimento do teto de gastos constitucional."

Dívida

A dívida bruta, também como proporção do PIB, que atingiu 89,5% em 2019, deverá superar 100% neste ano, quando atingirá 101,4%. A expectativa é de crescimento até 2025. Em abril, o Fundo previa que o indicador chegaria a 98,2% em 2020.

Para 2021, esse passivo do governo deve subir para 102,8%, acima dos 98,2% previstos antes. Em 2022, a dívida bruta deve alcançar 103,5%, aumentará para 103,8% em 2023, subirá no ano seguinte para 104,2% e chegará a 104,4% em 2025.

Da mesma forma, a dívida pública líquida deve ter uma trajetória de franca ascensão no mesmo horizonte de tempo. O FMI projeta que o indicador atingirá, como proporção do PIB, 68,5% neste ano, marca superior aos 62,8% previstos anteriormente. Em 2021, o número avançará para 74,0%, acima dos 64,9% estimados pela instituição multilateral em abril. Para 2022, a dívida líquida deve atingir 76,9%, subirá para 79,1% em 2023, atingirá 81,2% em 2024 e alcançará 82,8% em 2025.

O FMI voltou a divulgar dados fiscais para um período de seis anos. Previsões mais prolongadas haviam sido suspensas em abril devido ao caráter extraordinário do impacto da pandemia do coronavírus na economia, que provocou a pior recessão global depois da Grande Depressão.

O Fundo não informou projeções para a taxa de juros nominal para o Brasil. Em outro documento, Perspectiva Econômica Mundial, o Fundo estima que o IPCA encerrará este ano em 2% e subirá 2,9% em 2021. Além disso, também aponta que as transações correntes registrarão superávit de 0,3% do PIB em 2020, mas o indicador ficará estável no próximo ano e atingirá um déficit de 0,7% do PIB em 2025.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 14/10/2020

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE CAFÉ EM SETEMBRO ATINGE RECORDE PARA O MÊS

Foram vendidas 3,795 milhões de sacas, 8,6% a mais que no mesmo período de 2019; no ano, os Estados Unidos são o principal comprador do produto nacional, ficando com 18,5% do total embarcado

Da Redação, O Estado de S.Paulo

O Brasil exportou 3,795 milhões de sacas de 60 quilos de café - considerando a soma de café verde, solúvel e torrado & moído - em setembro, atingindo o maior volume embarcado para o mês e um aumento de 8,6% em comparação com setembro de 2019. A receita somou US\$ 457,95 milhões, o que corresponde a um aumento de 3,6% ante o mesmo mês do ano passado, segundo levantamento do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) divulgado na terça-feira, 13.

Na conversão em reais, a receita foi equivalente a R\$ 2,5 bilhões, crescimento de 35,7% em relação ao mês de setembro de 2019. O preço médio da saca de café foi de US\$ 120,7 a saca.

O presidente do Cecafé, Nelson Carvalhaes, disse em comunicado que "os resultados poderiam ter sido ainda melhores, na ordem de 10% a 15%, se não fossem os problemas logísticos de falta de contêineres e espaços nas embarcações".

Ainda assim, os volumes acumulados nos primeiros três meses do ano-safra 2020/21 "demonstram o melhor resultado histórico para as exportações no início da safra", apontou o Cecafé em relatório.

"O mês de setembro também marca a entrada efetiva da safra 2020/21, registrando uma excelente performance tanto na quantidade quanto na qualidade", observou Carvalhaes.

Segundo ele, a safra 2020/21 tem registrado "uma excelente performance tanto na quantidade quanto na qualidade", apesar dos desafios gerados pela pandemia de coronavírus para o setor.

Em setembro, o café arábica correspondeu a 74,8% do volume total exportado, com 2,8 milhões de sacas. O café conilon representou 17,7% de participação, com o embarque de 672,5 mil sacas, 93,8% a mais comparado ao volume exportado em setembro de 2019. O café solúvel representou 7,5% das exportações, equivalente a 283,1 mil sacas.

No acumulado do ano até o mês passado foram exportadas 30,491 milhões de sacas, com queda de 0,6% em comparação com igual período de 2019 (30,675 milhões de sacas). A receita cambial no período cresceu 0,8%, de US\$ 3,835 bilhões para US\$ 3,867 bilhões, equivalente a R\$ 19,6 bilhões, um crescimento de 31,7% ante o período de janeiro a setembro de 2019. O preço médio no período foi de US\$ 126,80, aumento de 1,4%.

As vendas de café conilon corresponderam a 12,2% do volume total exportado no período, com 3,7 milhões de sacas. O arábica teve participação de 77,9% nas exportações, com 23,8 milhões de sacas, enquanto que o café solúvel correspondeu a 9,8% dos embarques, com 3 milhões de sacas.

Os principais destinos de café brasileiro no ano foram: Estados Unidos, que importaram 5,6 milhões de sacas de café (18,5% do total embarcado); Alemanha, com 5,1 milhões de sacas importadas (16,9%); Bélgica, com 2,4 milhões de sacas (7,8%); Itália, com 2,3 milhões de sacas (7,4%); Japão, com 1,5 milhão de sacas (5,1%); Turquia, com 960,8 mil sacas (3,2%); Federação Russa, com 940,5 mil sacas (3,1%); México, com 782,2 mil sacas (2,6%); Espanha, com 700 mil sacas (2,3%); e Canadá, com 624,2 mil sacas (2%).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 14/10/2020

CÂMARA QUER APRESSAR SOLUÇÃO PARA DÍVIDA DE ESTADOS E MUNICÍPIOS A PARTIR DE 2021

Governadores pedem a Rodrigo Maia que coloque em votação o texto com as novas regras do ajuste fiscal até o dia 30 deste mês, para que ele seja aprovado pelo Senado em novembro

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com o fim do auxílio do governo federal a governadores e prefeitos para o enfrentamento da covid-19, em dezembro, o comando da Câmara quer acelerar a votação de projeto para ajustar as contas de Estados e municípios a partir de 2021. Os governadores pediram ao presidente da Casa, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que o texto seja votado até o dia 30 deste mês, para dar tempo de aprovação no Senado ainda em novembro.

Com isso, sai de cena o chamado Plano Mansueto, como era chamado o programa que não chegou a ser votado, e entra o Plano Pedro-Benevides – referência ao autor do projeto, deputado Pedro Paulo (DEM-RJ), e ao relator, deputado Mauro Benevides (PDT-CE). Mansueto Almeida foi o secretário do Tesouro Nacional que preparou a proposta original; ele já deixou o governo.

Às vésperas da eleição, Estados enfrentam resistências para aprovar ajuste fiscal



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/8/1602642971782.jpg>

Benevides quer regras mais rígidas para ajuste fiscal de Estados e municípios. Foto: Nilton Fukuda/Estadão

Designado recentemente relator, Benevides promete apertar as regras. Ele intensificou as conversas com os secretários de Fazenda dos Estados; uma reunião técnica para fechar os detalhes está marcada para esta quarta-feira, 14. “Eu vou dar um arrocho. Não é o Plano Mansueto. É outro plano, muito mais acochado”, disse Benevides. Segundo ele, a ideia é apresentar o parecer na próxima semana.

Benevides antecipou ao Estadão que vai fixar uma multa de 10% sobre o valor da dívida que deixar de ser paga pelo Estado para governadores que não cumprirem as contrapartidas de ajustes. “Todo ano vai ter uma avaliação. Não cumpriu, paga uma multa no primeiro ano. No segundo ano, não cumpriu, é excluído”, afirmou.

O parecer também vai prever corte de 10% dos incentivos fiscais por ano durante três anos, totalizando 30%, além de aprovação de reforma da Previdência para os Estados que não fizeram a mudança até agora. Outra medida é a exigência de que os governadores paguem as despesas contratadas no mesmo ano ou deixem em caixa os recursos para serem pagos no ano seguinte.

Hoje, essa exigência do artigo 42 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) tem que ser cumprida no último ano de governo. A proposta de Benevides é para que a obrigação seja observada anualmente.

O projeto 101 foi apresentado por Pedro Paulo em abril depois que a discussão da proposta Plano Mansueto acabou, na prática, sendo arquivada na esteira da aprovação do auxílio emergencial para os Estados e municípios – que garantiu um alívio de R\$ 125 bilhões.

Teto de gastos

O plano busca trazer soluções para os Estados mais endividados (Rio, Minas e Rio Grande do Sul), os que não conseguem crédito com aval da União e os que não conseguiram cumprir o teto de gastos, que impede que as despesas cresçam em ritmo superior à inflação. Dos 20 Estados que adotaram a regra como contrapartida à renegociação da dívida em 2016, 11 não cumpriram a regra em 2019, segundo dados do Tesouro divulgados em agosto.

O teto de gastos foi adotado pelos governadores na renegociação das dívidas dos Estados de 2016. Na época, os governadores enfrentavam forte dificuldade para o pagamento da dívida com a União devido à crise econômica. A contrapartida entrou na negociação para estimular todos os Estados a seguirem o teto de gastos que foi aprovado pelo Congresso para as contas do governo federal. Nem todos, porém, adotaram a regra.

Em caso de descumprimento da regra, a lei estabeleceu a revogação do alongamento da dívida dos Estados com a União e a obrigação de restituir ao governo federal os valores que deveriam ter sido pagos se não fosse a renegociação da lei. Em 2020, os valores que teriam que ser ressarcidos e o pagamento da dívida estão suspensos devido à pandemia da covid-19. A partir de janeiro de 2021, os valores serão cobrados normalmente.

Os Estados querem que os investimentos não sejam incluídos no limite do teto de gastos, valendo para todos os Estados. Benevides destacou que a regra já não incluía os investimentos. Mas no seu parecer os investimentos serão incluídos no limite do teto para os Estados mais endividados que aderirem ao Regime de Recuperação Fiscal (RRF), os casos mais graves. "Serão dois tipos de tetos", explicou.

O assunto foi discutido na terça-feira, 13, em reunião do Consetaz, colegiado que reúne os secretários de Fazenda. O secretário de Pernambuco, Décio Padilha, disse que a redação do teto tem que ser aprimorada. Uma proposta dos secretários será encaminhada na próxima segunda-feira, 19.

"Aqueles Estados que conseguirem fazer o trabalho otimizando a sua receita, cortando o custeio para investir mais serão penalizados, porque o teto acaba incluindo investimento" ponderou Padilha. Segundo ele, é unanimidade que todos os Estados tenham que ter o teto de gastos. "O que estamos debatendo é a redação do teto de gastos que piorou em relação ao projeto original. Entra tudo, menos os gastos com juros", ressaltou.

Para Padilha, esse tipo de teto pode ser bom para a União, mas não para os Estados porque limita a capacidade de investimento de quem seguiu a cartilha do ajuste. Ele destacou ainda que a mudança no artigo 42 da LRF não é viável de implantação no Brasil e deveria ser feita de forma gradual por meio de uma transição.

A pesquisadora Fundação Getúlio Vargas (FGV) Vilma Pinto destacou a necessidade de buscar uma solução urgente porque em 2021 não haverá mais a transferência de recursos da União. Eventuais perdas de receitas deverão ser absorvidas pelos próprios governos regionais. "Discutir alternativas de socorros às finanças estaduais de 2021 é, dessa forma, uma necessidade que em breve não poderá mais ser adiada", disse Vilma, que assessora o governo do Paraná e é especialista em finanças estaduais.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 14/10/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MINISTRO CONTA COM EMENDAS PARA DOBRAR INVESTIMENTO EM TRANSPORTE

Em documento, Ministério da Infraestrutura propõe que os parlamentares destinem R\$ 5,56 bilhões para a área

Por Ribamar Oliveira — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/gcXjCg2M0GYr5x0HqWyxhbt8QDg=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interna_photos/bs/2020/l/y/MCBXGQTxAfG3gL0ljzSA/foto14bra-201-dftarcisio-a2.jpg](https://s2.glbimg.com/gcXjCg2M0GYr5x0HqWyxhbt8QDg=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/interna_photos/bs/2020/l/y/MCBXGQTxAfG3gL0ljzSA/foto14bra-201-dftarcisio-a2.jpg)

Tarcísio Freitas: esforço no direcionamento de emendas para as rodovias, ferrovias, portos e aeroportos — Foto: Alberto Ruy/MInfra

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, quer contar com as emendas parlamentares para quase dobrar os investimentos da União no setor de transportes em 2021. Em documento dirigido a deputados e senadores, o Ministério da Infraestrutura propõe que os parlamentares destinem R\$ 5,56 bilhões para a área, o que significaria elevar em 87,5% o investimento total do ministério, previsto em R\$ 6,35 bilhões na proposta orçamentária para o próximo ano.

O montante de recursos que Tarcísio de Freitas deseja representa 34% do total destinado às emendas parlamentares impositivas, individuais e de bancada, ao Orçamento de 2021, que foi fixado em R\$ 16,34 bilhões. “O setor e o país contam com a sua participação e esforço no direcionamento de emendas para as rodovias, ferrovias, portos e aeroportos pelo país”, afirma a mensagem do ministério aos parlamentares.

No texto do documento, o ministério diz que a oferta de recursos públicos para a expansão da infraestrutura é insuficiente para “resgatar o passivo que foi gerado nas últimas décadas” e que “a responsabilidade fiscal exige participação de todos”. Por isso, argumenta, “é fundamental o somatório de esforços”.

Por causa do crescimento continuado das despesas obrigatórias, principalmente com benefícios previdenciários, e da necessidade de cumprir o teto de gastos da União, as chamadas despesas discricionárias (investimentos e custeio da máquina) no próximo ano serão as mais baixas da série histórica, ficando em R\$ 92 bilhões (excluída a capitalização de R\$ 4 bilhões da Itaipu Binacional e da Eletrobras Termonuclear S.A), contra a previsão de R\$ 115,1 bilhões neste ano.

Para diminuir o arrocho, Tarcísio de Freitas e outros ministros estão apelando para as emendas parlamentares. Um dos argumentos utilizados pelo Ministério da Infraestrutura para convencer deputados e senadores é que, em 2019, 97% das emendas parlamentares destinadas à infraestrutura foram executadas.

O ministério listou uma série de investimentos considerados prioritários e a conclusão de empreendimentos já iniciados, em cada Estado. Em alguns dos Estados, o valor que Tarcísio de Freitas está sugerindo em emendas é superior à própria dotação da proposta orçamentária para a obra.

Não é a primeira vez que o ministro da Infraestrutura apela para os parlamentares com o objetivo de aumentar as dotações de sua pasta. Desde 2019, ele procura estabelecer uma parceria com deputados e senadores. Esta é, no entanto, a primeira vez que ele sugere valores para as emendas a cada uma das obras listadas.

Consultado pelo Valor, o Ministério da Infraestrutura informou que, em 2019, as emendas parlamentares para o setor somaram R\$ 407 milhões, sendo que R\$ 394,8 milhões foram executados. Para este ano, de acordo com o ministério, as emendas destinadas ao setor subiram para R\$ 2,4 bilhões.

Outros ministros estão adotando uma estratégia semelhante à de Tarcísio de Freitas, embora sem sugerir valores para as emendas.

Até agora, apresentaram solicitação aos parlamentares os ministérios da Defesa, Agricultura, Justiça e Segurança Pública, Meio Ambiente e da Mulher, Família e Direitos Humanos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 14/10/2020

PANDEMIA DE COVID-19 ACELERA TRANSIÇÃO PARA ENERGIA MAIS LIMPA, DIZ AIE

Em relatório anual sobre o futuro da indústria, a Agência Internacional de Energia afirmou que os gastos de capital com energia neste ano devem cair 18%

Por Valor, com Dow Jones Newswires — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/k54EH10X_KFBv163Fy_W_lwy-NOM=/0x0:730x376/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/v/l/vlplw9RKyJrUu3zZ581w/energia-eolica-edp-rep.png](https://s2.glbimg.com/k54EH10X_KFBv163Fy_W_lwy-NOM=/0x0:730x376/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/v/l/vlplw9RKyJrUu3zZ581w/energia-eolica-edp-rep.png)

A transição da economia global para fontes mais limpas de energia está ganhando força à medida que a pandemia de covid-19 acelera

uma mudança nos investimentos em combustíveis fósseis, disse a Agência Internacional de Energia (AIE) nesta terça-feira (13).

Em um relatório anual sobre o futuro da indústria, divulgado hoje, a entidade, com sede em Paris, afirmou que os gastos de capital com energia neste ano devem cair 18%. Em parte, isso ocorrerá porque a AIE projeta um recuo de 5% na demanda global por energia em 2020, algo que não ocorre desde a Segunda Guerra Mundial.

Mas os cortes de investimento previstos são altamente desiguais, segundo a AIE, que destacou que empresas, mercados e investidores estão divergindo sobre o que estão dispostos a financiar no futuro. Os gastos com novos suprimentos de petróleo e gás sofreram os maiores impactos, enquanto as energias renováveis se mantiveram melhor do que qualquer outra fonte.

A pandemia prejudicou as receitas corporativas e aumentou a incerteza sobre a demanda futura de combustíveis, estimulando os cortes recordes em investimentos no setor de petróleo e gás. Por outro lado, de acordo com o relatório, os projetos de energia solar e eólica estão se beneficiando de uma queda nos custos, além do amplo apoio dado por governos e de políticas monetárias que garantem baixas taxas de juros.

Desta forma, a AIE espera que as energias renováveis forneçam 80% do crescimento da demanda global de eletricidade até 2030. “[A energia] solar é, agora, o novo rei dos mercados de eletricidade”, disse o diretor-executivo da entidade, Fatih Birol.

Mark Florian, chefe dos fundos globais de energia e infraestrutura de energia da BlackRock, a maior gestora de ativos do mundo, disse que alguns investidores foram atraídos pelos retornos estáveis que os projetos renováveis podem fornecer, mas ressaltou que este sentimento não é universal.

“Definitivamente, vemos um maior crescimento em energia renovável”, disse ele. “Certos investidores institucionais querem se esforçar mais, mas eu não diria que isso é onipresente.”

Demanda por petróleo

A AIE, um órgão consultivo dos 37 países que fazem parte da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OCDE), também conhecida como “clube dos ricos”, disse que a demanda anual por petróleo de seus membros já atingiu o pico nos países desenvolvidos, como

EUA, Japão e os membros da União Europeia. Para a entidade, é pouco provável que a busca por barris retorne aos níveis pré-pandêmicos no futuro.

Porém, a AIE espera que a demanda por petróleo continue crescendo em economias em desenvolvimento, casos de China e Índia, fazendo com que os níveis pré-pandêmicos sejam recuperados em 2023.

A previsão é de que a demanda por petróleo nos mercados emergentes aumente em 9 milhões de barris por dia até 2030, compensando a queda no mundo desenvolvido, que acelera a transição para fontes de energia limpa.

Assim, mesmo com a projeção de um maior apoio governamental a projetos de baixo carbono, a AIE prevê que o petróleo e o gás natural representem quase metade da matriz energética global em 2040.

Carvão

Para os produtores de carvão, porém, as perspectivas são mais sombrias. No relatório, a AIE estima que a demanda global pelo produto não ultrapassará mais o pico atingido em 2014. Em 2014, a previsão é que o carvão represente menos de 20% da matriz energética global, algo inédito desde a revolução industrial.

Birol afirmou que atender à nova demanda por energias renováveis não será suficiente para reduzir as emissões de gases estufa. Segundo ele, antes de serem definitivamente aposentadas, instalações existentes de energia e de indústria pesada lançariam, na atmosfera, carbono suficiente para prejudicar as metas que visam conter a elevação das temperaturas globais.

Pelos cálculos da AIE, o uso dessas instalações deve provocar um aumento de 1,65°C, tornando quase impossíveis os esforços internacionais para manter a alta da temperatura abaixo de 2°C, como prevê o Acordo de Paris.

“Daqui pra frente, o que construirmos de novo deve ser limpo”, disse ele. “Em segundo lugar, temos que lidar com a infraestrutura de energia existente que, se for deixada de lado, colocará todas as nossas metas climáticas fora de alcance”, explicou o diretor-executivo da AIE.

Emissões globais de carbono x metas climáticas

A crise provocada pela pandemia vai reduzir as emissões globais de carbono para o menor nível da década, mas o aumento da demanda por combustíveis fósseis em países em desenvolvimento no longo prazo pode fazer o mundo descumprir metas climáticas importantes para o futuro.

A entidade afirmou que as proibições de viagens e os “lockdowns” adotados para mitigar a propagação da covid-19 contribuíram para uma queda de 5% na demanda global por energia.

No relatório, a AIE incluiu uma modelagem de cenário para ações que governos e empresas teriam que tomar para zerar as emissões de carbono até 2050.

Ainda que a covid-19 tenha atrasado o crescimento da demanda global de petróleo em dois anos e meio, ela deve crescer e se estabilizar na próxima década, principalmente por causa dos emergentes. Somente em 2040, a entidade prevê que a procura por barris seja 7% menor que a registrada em 2019, antes da pandemia.

“O número crescente de países e empresas que se comprometem em zerar as emissões líquidas [de carbono] é um desenvolvimento profundamente importante”, disse Birol. “As enormes somas de dinheiro que eles estão investindo para estimular a recuperação econômica são uma oportunidade histórica para acelerar significativamente as transições em direção a um futuro energético mais limpo e resiliente”, acrescentou.

A AIE também projeta que a transição energética será desigual entre os diferentes setores da economia. Nos transportes, por exemplo, espera-se que a transformação da indústria marítima

seja a mais lenta, com os combustíveis fósseis respondendo por mais de 97% da demanda por energia até 2030. Enquanto isso, as vendas de carros convencionais devem atingir o pico em meados da próxima década.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 13/10/2020

VALE INVESTE EM PROJETO DE LOGÍSTICA NA CHINA

Mineradora formou joint venture com a Ningbo Zhoushan Port, para construir e operar o Projeto West III no Porto de Shulanghu, na província de Zhejiang

A Vale anunciou na sexta-feira que o conselho de administração aprovou a formação de joint venture na China com a Ningbo Zhoushan Port, para construir e operar o Projeto West III no Porto de Shulanghu, em Zhoushan, província de Zhejiang. A brasileira deterá 50% do capital e ambas as partes pretendem obter empréstimos de terceiros de até 65%. Assim, os aportes da Vale no projeto pode variar de US\$ 109 milhões e US\$ 156 milhões.

A construção do projeto, que deve durar até três anos, terá início após obtenção de aprovações de órgão antitruste e outras aprovações regulatórias na China. A Ningbo é subsidiária do Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group. É também a operadora dos terminais públicos do Porto de Ningbo Zhoushan.

O Projeto West III consiste na expansão das instalações do Porto de Shulanghu, desenvolvendo um pátio de estocagem e berços de carregamento com capacidade adicional de 20 milhões de toneladas de minério por ano. Segundo a Vale, ao participar do projeto, a empresa garantirá capacidade portuária total de 40 milhões de toneladas ao ano em Shulanghu.

Com investimento total da ordem de US\$ 624 milhões, o projeto inclui a aquisição de direitos de propriedade, a expansão portuária, novo pátio de estocagem e dois berços de carregamento. A companhia o classifica como estratégico em suas operações na China.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 13/10/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

BR DO MAR PRECISA REDUZIR ASSIMETRIAS, DEFENDE ABIMAQ

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 13/10/2020 - 21:27

Para indústria nacional de navieças, texto original de PL causa assimetrias, já que armadores estrangeiros poderão importar navios para o Brasil com isenção para equipamentos.

Representantes da indústria nacional de navieças avaliam que, da forma como está, o projeto de lei do BR do Mar (4199/2020) traz uma visão que não é completa de país, piorando condições da indústria como um todo e impactando a geração de emprego e renda. A leitura da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq) é que o PL tem ênfase no afretamento de embarcações, o que é ruim para o desenvolvimento da indústria naval brasileira, tanto estaleiros quanto para a indústria de navieças.

Um dos pontos que merecem atenção, segundo a associação, são os instrumentos de afretamento que permitem a importação temporária. Para a entidade, a suspensão de impostos nesses casos representam assimetria com fornecedores brasileiros, já que os armadores podem trazer navios com isenção para equipamentos. “Alguns pontos no PL, se a situação hoje já não está boa, exacerbam as dificuldades”, analisou o diretor-executivo de petróleo, gás natural, bioenergia e petroquímica da Abimaq, Alberto Machado.

Para a associação, o Brasil já enfrenta uma série de problemas de competitividade e carece de ferramentas que possam melhorar a produtividade da indústria e de outros setores. Machado observa que a indústria nacional já começa a sofrer com a falta de insumos, o que pode torná-la cada vez mais dependente da importação de produtos de alto valor agregado e sentenciá-la a exportadora de commodities.

A Abimaq também é contra o uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para compras de navios e peças no exterior, o que considera uma contradição aos objetivos do fundo setorial destinado ao fomento da indústria nacional. Para Machado, essa proposição prevista no PL representa um duplo incentivo ao armador estrangeiro, considerando que outros países já têm seus bancos de investimento e desenvolvimento com incentivos e condições especiais.

A Abimaq apoia emendas apresentadas por parlamentares no sentido de diminuir o que considera prejuízos que o PL pode trazer abordando o problema unilateralmente. "O PL dá impressão de que o grande responsável é o navio, sendo que os custos representam em torno de 5% custo do frete", considerou Machado. Os fornecedores estimam que aproximadamente 30% do valor total de um navio correspondem a máquinas e equipamentos.

Uma das sugestões de emendas apoiadas pela associação é o FMM direto para fornecedores. Machado explicou que, quando o armador recebe financiamento e repassa ao estaleiro, este compra com melhores condições de pagamento, enquanto o fornecedor precisa recorrer a condições menos atrativas de crédito junto ao mercado financeiro, o que acaba prejudicando sua competitividade.

Machado disse que qualquer solução que envolva um bem de capital precisa ser olhada com cautela, pois bens de capital são diferentes de bens de consumo. Ele acredita que estimulando a cabotagem será possível aumentar o mercado de embarcações e oportunidades para toda cadeia da indústria. "Não se fala de protecionismo no BR do Mar, mas não pode haver protecionismo para o navio estrangeiro sendo isento de impostos. Não pode prejudicar a indústria em favor de empresas estrangeiras", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2020

ACESSOS RODOVIÁRIOS AOS PRINCIPAIS PORTOS DO PAÍS JÁ ESTÃO SENDO ADEQUADOS, DIZ MINFRA

Por Dérika Virgíno PORTOS E LOGÍSTICA 13/10/2020 - 18:33



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170307-caminhao-rodovia-navio.jpg>

Arquivo

De acordo com a pasta, o PNL vem priorizando a adequação de rodovias com vistas ao escoamento da produção pelos portos.

Um dos maiores gargalos da infraestrutura portuária são os acessos, sobretudo o rodoviário, tendo em vista a grande quantidade de mercadorias que ainda circulam pelas estradas até os portos. Entre as maiores demandas das Autoridades Portuárias estão os trechos de conexão entre as rodovias e a entrada dos portos. Segundo o Ministério da Infraestrutura os principais acessos já estão passando por adequações ou implantação, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

De acordo com a pasta, os principais corredores logísticos nas regiões do Arco Norte, Sul e Sudeste estão com obras. Foram concluídos 51 quilômetros da BR-163, uma das mais aguardadas da região. No estado de Roraima foi feita a pavimentação de um trecho de 43,8 quilômetros na BR-432, além dos 15 quilômetros da BR-262, no Mato Grosso do Sul, corredor de escoamento da safra e indústria de papel e celulose.

Os acessos aos portos de Itacoatiara (AM), Vila do Conde (PA), Santarém (PA), Miritituba (PA) e Itaqui (MA) também estão passando por manutenção, segundo o ministério. Além daqueles trechos já concluídos, estão em obra a BR-364 (MT/RO); BR-155 (PA); BR-135 (MA) e BR-235 (PI). Na região Sudeste os destaques são para investimentos nas rodovias que levam aos portos de Santos e Vitória, como é o caso da BR-154 (MG), BR-060 (GO) e BR-447 (ES). Será feita consulta pública para concessão da Dutra, que liga Rio de Janeiro a São Paulo. Neste projeto estão inseridos trechos de acesso aos Portos de Itaguaí e Angra dos Reis.

Entre os acessos aos portos da região o Sul como Paranaguá, São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande estão passando por adequação trechos das seguintes rodovias: BR-285 (RS/SC), BR-470 (SC); BR-116 (RS); BR-280 (SC) e BR-392 (RS). O ministério afirmou que o planejamento para obras rodoviárias foi consolidado por meio do Plano Nacional de Logística (PNL) que tem como premissa ampliar o escoamento da produção pelos principais portos do país. A pasta informou ainda que nos primeiros seis meses deste ano, foram duplicados, pavimentados e reconstruídos 326 quilômetros de rodovias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2020

MAERSK DEMITIRÁ DOIS MIL EMPREGADOS E ELEVA PERSPECTIVA DE MELHORIA DA DEMANDA

Da Redação NAVEGAÇÃO 13/10/2020 - 17:51



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/150603-maersk.jpg>

A maior empresa de transporte marítimo de contêineres do mundo, a Maersk, disse nesta terça-feira (13) que a demanda está se recuperando mais rápido do que o esperado e elevou sua perspectiva de lucros. Ao mesmo tempo anunciou plano de corte de dois mil empregos.

A empresa, que lida com cerca de um em cada cinco contêineres transportados em todo o mundo, disse que, embora os volumes de carga ainda tenham caído no ano passado, eles aumentaram mais do que o previsto depois de cair drasticamente no auge da pandemia do coronavírus há alguns meses.

“A AP Moller - Maersk está a caminho de entregar um forte terceiro trimestre com sólido crescimento de lucros em todos os nossos negócios, em particular em Ocean and Logistics & Services”, disse o presidente-executivo Soren Skou em um comunicado. “Os volumes se recuperaram mais rápido do que o esperado, nossos custos permaneceram bem sob controle, as taxas de frete aumentaram devido à forte demanda”, disse Skou.

Os volumes na divisão Ocean da Maersk caíram cerca de 3% no terceiro trimestre em comparação com o mesmo período do ano passado, acima de uma contração esperada de um dígito, disse a empresa.

A empresa dinamarquesa disse que cortaria dois mil empregos como resultado de uma grande reorganização anunciada no mês passado, onde pretende integrar seus negócios de contêineres marítimos e de logística terrestre.

A Maersk tem atualmente cerca de 80 mil funcionários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2020

CHINA ABRE 10 PORTOS PARA TROCA DE TRIPULAÇÃO ESTRANGEIRA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/10/2020 - 17:47

A China abriu 10 portos para mudanças de tripulação estrangeira, à medida que o país reduz as restrições de entrada para cidadãos não chineses.

De acordo com o Ministério dos Transportes, os portos de Dalian, Tianjin, Qingdao, Xangai, Ningbo, Fuzhou, Xiamen, Guangzhou, Shenzhen e Haikou foram abertos para mudanças na tripulação. O proprietário do navio pode entrar com o pedido de troca de tripulação nos portos 14 dias após a saída do navio do último porto de escala.

As autoridades também introduziram um mecanismo de disjuntor para as mudanças de tripulação. Se o número de tripulantes infectados pela Covid da mesma empresa de transporte chegar entre cinco e 10, todas as tripulações estrangeiras da empresa serão suspensas do turno de trabalho por 15 e 30 dias, respectivamente, nos portos chineses. Se o número ultrapassar 10, as autoridades proibirão as embarcações da empresa de troca de tripulação até que seja feita uma reavaliação

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2020

COM PROJETOS PARA O CHILE, DETROIT BRASIL MIRA OUTRAS OPORTUNIDADES NO EXTERIOR

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 13/10/2020 - 15:10



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201013-estaleiro-detroit-sc-divulgacao.jpg>

Divulgação

Estaleiro em Santa Catarina tem na carteira duas embarcações do tipo live fish carriers que serão entregues para operações no Chile, além de outros 4 rebocadores de 80 toneladas de BP destinados à frota de apoio portuário operada pela Starnav, subsidiária do grupo.

A carteira atual de encomendas do estaleiro Detroit (SC) conta com a construção de quatro rebocadores portuários de 80 toneladas de tração estática (bollard pull) e duas embarcações do tipo live fish carriers. Os navios transportadores de pescados vivos vão para o Chile e serão operados pela Detroit S.A, por meio da divisão naval do grupo. Já os rebocadores integrarão a frota de apoio portuário operada pela Starnav. O primeiro live fish carrier está previsto para ser entregue até meados de novembro deste ano. De acordo com o Detroit, a segunda embarcação iniciará viagem ao Chile no começo do quarto trimestre de 2021. Já os quatro rebocadores serão entregues, sequencialmente, a partir do último trimestre de 2021, até o final do primeiro semestre de 2022.

O Detroit destacou a reunião de conhecimentos e experiências a fim de entregar a embarcação e uma solução completa ao armador, atendendo aos requerimentos mais modernos do mercado de aquicultura. O grupo atribuiu a conquista desses contratos aos investimentos em pessoas e tecnologia, o que permitiu integrar diversos fornecedores catarinenses, nacionais e internacionais, culminando numa embarcação com alto grau tecnológico, funcional e eficiente.

O diretor do Detroit Brasil, Juliano Freitas, disse que o grupo está entusiasmado com o desafio e consciente da importância destas obras diante de um cenário em que a maior parte do mercado naval nacional já enfrenta dificuldades há alguns anos. Ele destacou que, desde a primeira obra entregue em 2003, o estaleiro sempre manteve construções ativas em sua carteira. "As atuais exportações de live fish carriers são emblemáticas, pois expandem nossa fronteira de atuação, bem como sinalizam o Brasil como um player relevante no mercado internacional. Continuaremos a trabalhar forte em defesa da construção naval brasileira", afirmou Freitas.

A avaliação do grupo é que os desafios de construir embarcações no Brasil não são menores, contudo, algumas áreas têm demonstrado maior sucesso. Freitas ressaltou a competitividade para as embarcações de apoio, bastante competitivo do ponto de vista técnico e financeiro. Para o diretor, o mercado nacional evoluiu muito nas últimas duas décadas, alcançando o padrão de qualidade dos principais mercados mundiais. Freitas afirma que o estaleiro se especializou em um mercado específico, entregando um número importante de embarcações construídas no Brasil.

Ele acredita que, com mais de 100 embarcações propulsadas entregues nos últimos 17 anos, o Detroit se apresenta como alternativa reconhecida no mercado brasileiro, com o benefício de entregar embarcações com custos menores do que os apresentados pelos mercados do hemisfério norte. "Desta perspectiva é que se inicia a internacionalização de nossa atividade", projetou o diretor. Freitas acrescentou que o Detroit tem outras oportunidades no exterior em seu radar. "Temos mantido nossos olhos e ouvidos abertos para oportunidades interessantes de negócio. Por ora, as conversações de novas construções estão em estágio preliminar, porém, seguem avançando", adiantou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2020

ONDE OS FRETES IRÃO PARAR?

Por Robert Grantham e Leandro Barreto OPINIÃO 13/10/2020 - 17:18



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200424-conteiner-ilustrativa-pixabay.jpg>

Que 2020 está sendo um ano “extraordinário”, disso ninguém tem dúvida. Há seis meses, quando a OMS declarava a COVID-19 uma pandemia global, nem os analistas mais otimistas conseguiram prever os atuais níveis de frete, utilizações e resultados dos armadores.

E as perspectivas para os resultados do ano demonstram que as rápidas medidas adotadas pelo setor foram determinantes para isso. Uma gestão eficiente da oferta, tornada possível pela forte consolidação pela qual esse setor passou na última década, associada à queda no preço dos combustíveis e a súbita retomada da demanda em muitas rotas a partir de julho vem sustentando sucessivos recordes de altas nos fretes nas principais rotas do mundo semana após semana.

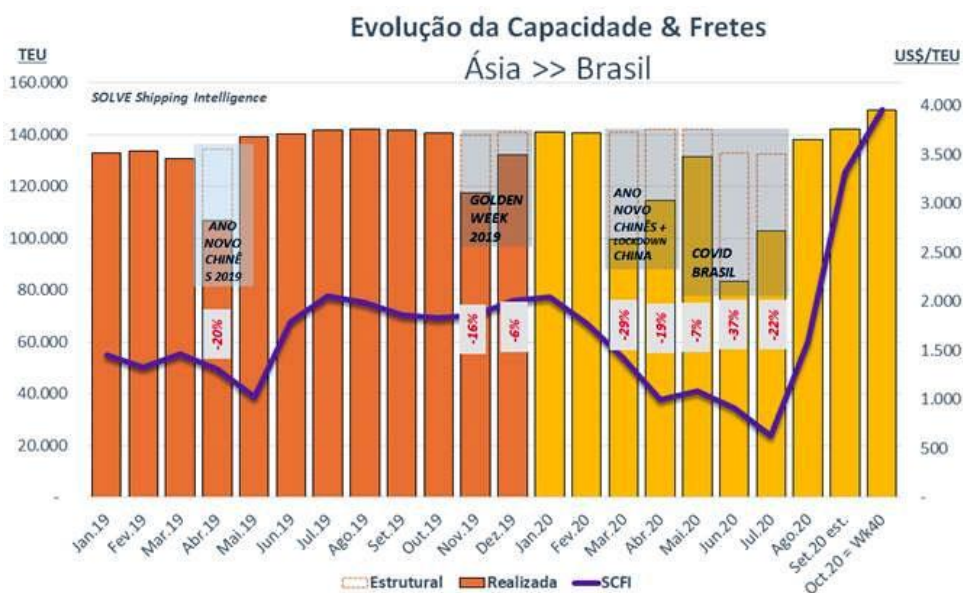
Especialmente na rota entre a Ásia e a Costa Oeste dos EUA o aumento de fretes foi de tal magnitude que levou as autoridades chinesas a convocar os armadores e demandar que suspendessem os aumentos de fretes (GRIs) e reinstalassem viagens canceladas (blank sailings) para conter a escalada dos fretes. De forma similar o FMC, dos EUA, alertou que estaria preparado para intervir caso os fretes continuassem a subir, insinuando um possível conluio entre os armadores.

Paralelamente, algumas rotas estão experimentando uma severa falta de contêineres, a ponto de a DHL — um dos maiores agentes de carga do mundo — ir a público reclamar que os armadores estariam privilegiando equipamentos para a rota ASIA x EUA em detrimento da rota ASIA x Europa, aproveitando os fretes significativamente mais altos e o tempo de viagem mais curto na primeira. Em resposta, os armadores alegaram que a falta de equipamentos é generalizada, que já alugaram todos os equipamentos disponíveis no mercado, que a retomada dos embarques superou todas as expectativas e que os clientes poderiam ajudar, ficando o menor tempo possível com os equipamentos tanto na estufagem quanto na descarga. Também circulou pela mídia que os principais fabricantes de contêineres estariam com suas carteiras de pedidos fechadas até março/abril de 2021 e que não há navios de 5.000 TEUs a 11.000 TEUs disponíveis para afretamento no mercado.

A Drewry chegou a dizer recentemente que: “Os níveis de fretes “spot” na rota Trans-Pacífica sinalizam que uma transformação no setor de contêineres pode estar em andamento e para a qual os embarcadores precisam se adaptar”. Continua a Drewry: “Acreditamos estar vendo algo para além da usual dinâmica de oferta e demanda de mercado”. Em outras palavras, é muito provável que essa transformação se aplicará de modo geral a todas as rotas, pois tendo aprendido a lição de como voltar a ganhar dinheiro, após uma década de resultado pífijs, os armadores buscarão manter os níveis de frete mais satisfatórios, evitando as guerras de frete do passado quando o objetivo era garantir market share e não privilegiar os resultados.

A rota entre a Ásia e o Brasil, representada no gráfico abaixo, ilustra bem tanto os efeitos da COVID-19 quanto essa nova dinâmica do setor. Ao contrário do que se pôde observar no período pós Ano Novo Chinês em 2019 (3 viagens canceladas), em 2020 foram registradas 23 viagens canceladas no período de março a julho, inicialmente por conta do feriado, depois em virtude do lockdown na China e, a partir de maio, em razão da queda na demanda gerada pelas medidas de isolamento social adotados no Brasil (responsável por 14 desses 23 cancelamentos). Nesse período, o frete que iniciou o ano na faixa de US\$ 2.000/TEU chegou a ir abaixo dos US\$ 300/TEU no final de Junho.

Contudo, a gradual reabertura do comércio a partir de julho e o reaquecimento da economia promovido pelos estímulos fiscais, associados à necessidade de reposição dos estoques, da formação de estoques para o Natal e uma mudança nos padrões de consumo da população (de serviços para produtos) fez com que os volumes nessa rota ressurgissem de forma exponencial e, com eles, os fretes — que terminaram setembro a US\$ 4.000/TEU.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201018-tab.jpg>

Ao contrário do que se registrou em 2019, no outro importante feriado Chinês — Golden Week, em 2020 teremos 5 Extraloaders saindo da China nesse período contra 5 Blank Sailings do ano passado. Vale ainda mencionar que a capacidade estrutural da rota também aumentou cerca de 5% nos últimos dois meses em relação a 2019.

Ou seja, em linhas gerais o que houve foi uma forte desaceleração nas importações no Q2 (pisaram forte demais no freio) devido às incertezas geradas pela COVID-19 e a alta do dólar, enquanto no Q3 estão precisando acelerar forte demais. É como tentar “passar um elefante por um funil”. A perspectiva é que a demanda siga forte até o final de outubro, quando tende a caminhar para um novo ponto de equilíbrio no início de 2021 — pós Ano Novo Chinês — mas que ainda não se sabe exatamente qual é, pois vai depender muito da “saúde” da economia brasileira.



Robert Grantham

Leandro Barreto

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190313-robert-grantham-e-leandro-barreto.jpg>

Robert Grantham e Leandro Barreto Robert Grantham e Leandro Carelli Barreto são sócios da Solve Shipping Intelligence

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/10/2020