

GIOVANNA MACHADO: O AGRONEGÓCIO E UM ANTIGO PARADOXO: A LOGÍSTICA BRASILEIRA

É evidente que estamos extremamente atrasados quando a questão é infraestrutura logística. Depende não só do setor privado, mas também da iniciativa do Governo

Por Giovanna Machado



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.129389:1606242406/Ilustrac-o-Arte-Padron-Porto-Mar-Coluna.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=4d2e0d0&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.129389:1606242406/Ilustrac-o-Arte-Padron-Porto-Mar-Coluna.jpg?f=2x1&pf=4d2e0d0&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Giovanna Machado: O agronegócio e um antigo paradoxo: a logística brasileira (Ilustração: Padron)

Seja no transporte rodoviário, ferroviário ou marítimo, o agronegócio se faz presente. Mas como é a eficiência do setor logístico no Brasil, ante um dos setores mais importantes da nossa economia?

O agronegócio sempre teve um papel essencial na história do nosso país. Mesmo em tempos de graves crises políticas e econômicas, vem confirmando seu papel propulsor da economia. É um setor econômico de avanços, com enormes perspectivas para o futuro. O Brasil é o terceiro maior exportador agrícola do mundo, ficando atrás apenas dos Estados Unidos e da Europa. A alta demanda do mercado internacional, a produção elevada e o empreendedorismo dos produtores brasileiros merecem destaque, mas de nada adianta esse conjunto ser perfeitamente eficiente, se a etapa de transporte não for eficiente.

De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), a maior parte das cargas transportadas no Brasil está relacionada ao agronegócio. Isso tem aspectos muito positivos, contudo, os aspectos negativos pesam – e muito – na balança. Um dos grandes problemas enfrentados na logística brasileira é a dependência excessiva do modal rodoviário. Hoje, mais de 60% da produção nacional são transportadas por estradas.

Se fizermos uma análise entre o Brasil e o maior exportador agrícola mundial – Estados Unidos –, veremos que, enquanto em nosso país, 74% da produção de soja são transportadas por rodovias, nos Estados Unidos a proporção é de apenas 1%, devido aos investimentos em hidrovias e ferrovias desde o século 19.

Considere a dimensão do Brasil, sua quantidade de habitantes. Não é à toa que somos o 5º maior país do mundo, com 8,51 milhões quilômetros quadrados. Acontece que apenas 12% da nossa malha rodoviária contam com pavimentação. Buracos, lama, congestionamento não são causadores de ineficiência para o setor, mas desencadeiam elevados custos logísticos. Entretanto, o problema não se limita apenas às estradas.

Na chegada aos portos, a estrutura disponível para acondicionamento, manuseio e transporte dos produtos também é insuficiente. O resultado? Entregas onde os atrasos são frequentes e o frete possui alto valor. Nesse ínterim, as ferrovias e os modais hidroviários não são utilizados como poderiam ser.

Grande parte das exportações de commodities passa pelo Porto de Santos. Em 2019, as exportações no Porto atingiram aproximadamente 94,5 milhões de toneladas, com forte influência dos embarques de produtos agrícolas.

Embora o sistema portuário tenha se desenvolvido nos últimos anos, ainda assim apresenta falhas. Se por um lado temos a força e a grandeza do agronegócio impulsionando a economia do país, do outro lado, temos a impossibilidade de atender de forma satisfatória às necessidades do setor.

É evidente que estamos extremamente atrasados quando a questão é infraestrutura logística. Depende não só do setor privado, mas também da iniciativa do Governo. Para sanar os gargalos, sejam eles de investimentos, físicos ou institucionais, é necessário que o Governo Federal olhe com mais atenção para os modais de transporte.

Podemos observar cada vez mais o envolvimento da categoria privada no que diz respeito a investimentos nos portos públicos e também aos investimentos aplicados na criação de novos portos privados. Isto é, o desenvolvimento de infraestrutura e da logística precisa ser viabilizado para acompanhar o ritmo crescente do setor agrícola. O agronegócio precisa de soluções mais rápidas e eficazes.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 25/11/2020

ABASTECIMENTO TERMINA COM VAZAMENTO DE 145 LITROS DE COMBUSTÍVEL NO PORTO DE SANTOS

Operação aconteceu na madrugada desta terça-feira (24), no píer de Alemoa, durante operação na barcaça Papoula

Por Fernanda Balbino



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.129412:1606252903/Vazamento-de-oleo-no-Porto-de-Santos.png?f=Default&\\$p\\$f=fba5280&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.129412:1606252903/Vazamento-de-oleo-no-Porto-de-Santos.png?f=Default&pf=fba5280&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Incidente ocorreu no Píer da Alemoa, que é operado pela Transpetro na Margem Direita do Porto (Foto: G1 Santos)

Cerca de 145 litros de óleo bunker, o combustível utilizado em navios, vazaram em uma operação de

abastecimento na madrugada desta terça-feira (24), no píer de Alemoa, no Porto de Santos. O incidente ocorreu por volta das 4 horas, na barcaça Papoula.

De acordo com a Transpetro, responsável pelo terminal, a operação foi suspensa e o óleo bunker ficou contido no convés da embarcação. A parte que atingiu o mar foi contida nas barreiras preventivas.

Segundo a empresa, as contenções foram instaladas no entorno da barcaça atracada. Porém, não foi revelado o volume do produto que atingiu o mar.

Procurada, a Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, informou que mobilizou a empresa contratada para monitoramento de locais mais distantes da ocorrência. O plano visa verificar e conter possíveis manchas fugitivas.

De acordo com a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), uma equipe de inspeção naval foi deslocada até o local. O objetivo foi verificar se os procedimentos de contenção foram realizados adequadamente.

Em paralelo, a Autoridade Marítima ainda atua nos procedimentos administrativos necessários após uma ocorrência deste tipo. Eles incluem a notificação da SC Transportes, responsável pela operação.

A empresa foi procurada pela Reportagem e apontou que “o acidente ocorreu em função de um overflow (transbordamento do tanque 4) na barcaça”. Segundo a SC Transportes, as causas do incidente ainda serão investigadas.

A empresa aponta ainda que, assim que identificados os fatores que causaram o vazamento, “serão adotados planos de ações, com procedimentos adicionais de segurança, para que não ocorra novamente”.

A SC Transportes também apontou que não houve danos ao meio ambiente, uma vez que o material ficou retido nas áreas delimitadas pelas barreiras de contenção. O trabalho de retirada do material da água é feito através da utilização de uma espécie de escumador e materiais absorventes, com acompanhamento das autoridades.

Danos ambientais

Questionado, o Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis (Ibama) informou que, como o licenciamento ambiental da Transpetro foi emitido pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), cabe ao órgão estadual a apuração de eventuais danos ao meio ambiente.

“A Cetesb solicitou as devidas providências para a identificação da causa do despejo de bunker e uma estimativa da quantidade vazada”, destacou o órgão ambiental, em nota. “Após a operação de recolhimento será iniciado o relatório técnico do acidente”.

A Marinha do Brasil mantém um canal para receber denúncias de acidentes ou emergências náuticas. Segundo a Autoridade Marítima, basta ligar para o telefone 185.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 25/11/2020



PORTAL PORTO GENTE

RODOVIAS BRASILEIRAS AINDA ESBARRAM NA FALTA DE INVESTIMENTOS

Redação Portogente

Publicação Transporte Rodoviário - Sinalização caracteriza a sinalização viária e traz recomendações de melhorias para tornar as vias mais seguras para os usuários

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) lançou, nesta terça-feira (24), o estudo Transporte Rodoviário - Sinalização. A publicação caracteriza a sinalização das rodovias brasileiras, destacando as suas condições e os aspectos de padronização. Apresenta a evolução das condições da sinalização viária no Brasil, com dados e informações da Pesquisa CNT de Rodovias, e os relaciona à implantação de programas de manutenção e melhoria dessa variável em rodovias federais. O estudo também traz recomendações para o aprimoramento do seu desempenho.



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

Rodovias brasileiras

>> Acesse aqui o estudo Transporte Rodoviário - Sinalização

<https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/48bb2c72-dc94-400d-a39d-4af00031cb94.pdf>

>> Acesse aqui o resumo do estudo

<https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/5f5458fe-7585-4615-8e89-721201095815.pdf>

De acordo com a publicação, ao longo da vigência do BR-Legal - Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária, houve nítidos avanços na avaliação geral da sinalização nas rodovias federais públicas. Considerado o período entre o início do programa e o ano de 2019, houve em média uma melhora de 17,8 pontos percentuais nos trechos rodoviários onde houve intervenções do BR-Legal, passando de 39,7% para 57,5% de avaliação positiva - segundo os resultados da última Pesquisa CNT de Rodovias. O programa também inovou na forma de licitação, na atribuição de responsabilidades às contratadas e na metodologia das soluções a serem empregadas. Cabe ressaltar, porém, que há ainda trechos de rodovias em condições inadequadas de sinalização e que oferecem riscos aos usuários.

Para o presidente da CNT, Vander Costa, as condições da infraestrutura das rodovias têm relação direta com a segurança. "Reconhecemos que, nos últimos anos, houve avanços com o BR-Legal, mas ainda há muito o que fazer. Precisamos de mais investimentos, maior fiscalização e projetos e contratos mais bem estruturados para que nossas rodovias tenham seus níveis de qualidade aprimorados."

Problemas de fiscalização e de execução

O estudo da CNT verificou que, apesar de a União ter investido, no BR-Legal, valores superiores aos dos programas que o antecederam, os montantes executados representaram apenas 63% do previsto.

O estudo, ainda, compilou achados de auditorias ao programa BR-Legal realizadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pela Controladoria-Geral da União (CGU). Os relatórios desses órgãos indicam que, em alguns casos, não foram contratadas empresas para realizar serviços de supervisão e gerenciamento do programa. Também há carência de pessoal e de equipamentos para realizar serviços de fiscalização.

Foram verificados também atrasos na elaboração e na entrega dos projetos básicos e executivos, com o conseqüente retardamento no início dos serviços de sinalização. Além disso, não houve priorização cronológica na execução de trechos concentradores de acidentes e demais pontos críticos.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 25/11/2020

AUTORIZADO TERCEIRO TRECHO DO VLT NA BAIXADA SANTISTA

Redação Portogente

Trecho entre Terminal Barreiros e o bairro de Samaritá terá 7,5 km e 4 novas estações



<https://portogente.com.br/images/VLTBaixadaSantistadentro.jpg>

VLT Baixada Santista dentro

Em reunião nessa terça-feira, 24, os secretários de Transportes Metropolitanos, Alexandre Baldy, e de Desenvolvimento Regional, Marco Vinholi, autorizaram a licitação do 3º trecho do VLT (Veículo Leve sob Trilho) da Baixada Santista. O trecho em São Vicente entre o Terminal Barreiros e o bairro de Samaritá está em fase final de estudos de engenharia e terá 7,5 km de extensão e 4 estações.

"Iniciamos a obra do 2º trecho e já autorizamos a licitação para a próxima etapa", frisou o Baldy. De acordo com o secretário, o VLT vai revitalizar a região central da cidade e unir vários pontos turísticos, de serviço e de trabalho. Quando for completamente concluído, o VLT terá um total 27 km de extensão, considerando os 11,5 km já em operação entre São Vicente e a Estação Porto, em Santos, e também a ligação entre Barreiros a Samaritá, na Área Continental de São Vicente, que está em projeto. O sistema deverá operar com 33 VLTs transportando diariamente 95 mil passageiros.

Segunda etapa

O governo de SP iniciou no final de agosto a segunda etapa do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), entre a Avenida Conselheiro Nébias e o Terminal Valongo, em Santos. O novo trecho terá investimento de R\$ 217,7 milhões e capacidade para transportar até 35 mil passageiros por dia. A segunda etapa terá 8 km de extensão e prevê a construção de 14 estações com acessibilidade, duas pontes sobre o canal 1, via permanente, quatro subestações de energia, sistema de rede aérea, sinalização viária e urbanização.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 25/11/2020

PORTO E PESSOAS: UM DEBATE NECESSÁRIO

Editor *Portogente*

Ela veio para ficar, e não pode ser mais ignorada ou negligenciada. Tampouco é uma questão secundária. A relação Porto & Cidade sempre teve protagonismo, mas foi obnubilada pelo lucro a qualquer custo ou preço.



https://portogente.com.br/images/600_Navio_fuma%C3%A7a_3.jpg

A fumaça do navio, no Porto de Santos (SP). Crédito: Portogente.

Chegamos ao século XXI apurando as nossas lentes para os portos que estão na cidade, e nas cidades onde vivem as pessoas. Simples assim. O comércio e a vida precisam fazer as pazes.

Nesse sentido, a iniciativa do debate lançado pelo Portogente sobre a relação sustentável entre Porto e Cidade veio para ficar, e ser aprofundado todos os dias.

Para entender, às vezes, essa relação porto e pessoas basta apenas apurar os olhos e ver o que está lá para ser visto. O navio que se aproxima da cidade já inspirou muitos poetas, mas tem, também, a realidade dos fatos. Por exemplo, a fumaça que teima em sair da chaminé de alguns navios é inofensiva? É normal? Quais as tecnologias que podem minimizar o lançamento dessa fumaça para a atmosfera?



https://portogente.com.br/images/600_Navio_fuma%C3%A7a.jpg

Navio no canal estuário do Porto de Santos (SP). Crédito: Portogente.

Fica aqui mais uma sugestão para o debate: quais as poluições que as atividades portuárias provocam e como elas podem afetar o meio ambiente e as pessoas?

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 25/11/2020

ISTOÉ
Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

ÍNDICE DE ATIVIDADE ECONÔMICA DA FGV APONTA ALTA DE 8,0% NO 3º TRI ANTE 2º TRI

O Índice de Atividade Econômica (IAE), calculado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) apenas para clientes, mostrou avanço de 8,0% no terceiro trimestre na comparação com o segundo trimestre. Em relação ao terceiro trimestre de 2019, o IAE ainda apresentou um tombo de 4,9%. Os dados foram mencionados nesta quarta-feira, em apresentação por videoconferência, pelo economista Claudio Considera, coordenador do Núcleo de Contas Nacionais do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre/FGV).

Considera citou os dados para sustentar que a economia brasileira está saindo da recessão “aos poucos”. Para o economista, a recuperação parece em “V”, mas não é “bem isso”, já que a forte alta na atividade esperada para o terceiro trimestre se segue a um tombo “muito fundo” no trimestre imediatamente anterior.

“O V tem a ver com o buraco em que caímos e não com a subida que tivemos”, afirmou Considera.

O economista ressaltou que, quando se fala em “recuperação em V” fica sugerido que a atividade recuperou tudo o que caiu no ciclo de retração. E não foi isso que aconteceu. Segundo dados do Monitor do PIB, outro indicador da FGV, após subir 7,5% no terceiro trimestre ante o segundo trimestre, a atividade econômica ainda está 5,0% abaixo do nível registrado antes de a pandemia de covid-19 se abater sobre a economia.

O Monitor do PIB, cujos dados são públicos em sua maioria e foram divulgados na semana passada, apresenta variações ligeiramente diferentes do IAE porque o primeiro busca reproduzir as informações sobre a atividade econômica conforme a metodologia do PIB, calculado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O IAE, segundo Considera, tem metodologia “muito semelhante” ao IBC-Br, indicador de atividade do Banco Central (BC).

Os dois indicadores fazem parte do Monitor da Atividade Econômica, ferramenta da FGV oferecida a clientes. Durante alguns meses do período mais agudo da recessão causada pela covid-19, o Ibre/FGV divulgou o IAE publicamente.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 25/11/2020

INVESTIMENTO DIRETO NO PAÍS SOMA US\$ 1,793 BI EM OUTUBRO, REVELA BC

Em um ambiente de incertezas sobre o futuro do Brasil, na esteira da pandemia do novo coronavírus, os Investimentos Diretos no País (IDP) somaram US\$ 1,793 bilhão em outubro, informou nesta quarta-feira, 25, o Banco Central (BC). No mesmo período do ano passado, o montante havia sido de US\$ 8,221 bilhões.

O resultado superou a mediana de US\$ 1,150 bilhão das estimativas na pesquisa do Projeções Broadcast, mas dentro do intervalo que ia de US\$ 800 milhões a US\$ 1,904 bilhão.

Pelos cálculos do BC, o IDP de outubro indicaria entrada de US\$ 1,0 bilhão.

Acumulados

No acumulado do ano até outubro, o ingresso de investimentos estrangeiros destinados ao setor produtivo somou US\$ 31,914 bilhões. A estimativa do BC para este ano é de IDP de US\$ 50,0 bilhões. Este valor foi atualizado no último Relatório Trimestral de Inflação (RTI).

No acumulado dos 12 meses até outubro deste ano, o saldo de investimento estrangeiro ficou em US\$ 43,474 bilhões, o que representa 2,94% do Produto Interno Bruto (PIB).

Investimento em ações

O investimento estrangeiro em ações brasileiras ficou positivo em US\$ 2,759 bilhões em outubro, informou o Banco Central. Em igual mês do ano passado, o resultado havia sido negativo em US\$ 1,876 bilhão. No acumulado do ano até outubro, o saldo ficou negativo em US\$ 14,371 bilhões.

Já o investimento líquido em fundos de investimentos no Brasil ficou positivo em US\$ 148 milhões em outubro. No mesmo mês do ano passado, ele havia sido positivo em US\$ 733 milhões. No acumulado do ano até outubro, os fundos registram saídas líquidas de US\$ 674 milhões.

O saldo de investimento estrangeiro em títulos de renda fixa negociados no País ficou positivo em US\$ 2,671 bilhões em outubro. No mesmo mês do ano passado, havia ficado negativo em US\$ 2,835 bilhões. No ano, o saldo em renda fixa ficou negativo em US\$ 3,944 bilhões.

Taxa de rolagem

O Banco Central informou que a taxa de rolagem de empréstimos de médio e longo prazos captados no exterior ficou em 84% em outubro. Esse patamar significa que não houve captação em quantidade suficiente para rolar compromissos das empresas no período. O resultado ficou abaixo do verificado em outubro do ano passado, quando a taxa havia sido de 92%.

De acordo com os números apresentados nesta quarta pelo BC, a taxa de rolagem dos títulos de longo prazo ficou em 56% em outubro. Em igual mês de 2019, havia sido de 154%. Já os empréstimos diretos atingiram 90% no mês passado, ante 82% de outubro do ano anterior.

No ano até outubro, a taxa de rolagem total ficou em 76%. Os títulos de longo prazo tiveram taxa de 58% e os empréstimos diretos, de 82% no período. O BC estima taxa de rolagem de 95,3% para 2020.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 25/11/2020

PETROLEIROS REJEITAM PLR DA PETROBRAS E QUEREM VOLTAR À MESA DE NEGOCIAÇÃO

Empregados da Petrobras de todo o País rejeitaram em assembleias a proposta da companhia sobre o pagamento da Participação nos Lucros e Resultados (PLR) 2021. Eles querem sentar na mesa novamente com a estatal, para tentar chegar a um acordo que mantenha as conquistas obtidas pela categoria nos últimos anos.

A empresa propõe modificar a política de pagamento do PLR, limitando a remuneração variável a empregados que não exercem cargo de liderança, e diferenciando o valor a ser pago pelo cargo e a subsidiária onde o empregado está lotado.

“Nas sete reuniões realizadas com a gestão da Petrobras e suas subsidiárias, a FUP reiterou que o regimento da PLR tem que atender todos os trabalhadores, independentemente da função que ocupe e da empresa em que atue no Sistema Petrobras”, explica a Federação Única dos Petroleiros (FUP).

A Federação Nacional dos Petroleiros (FNP) também rejeitou a proposta patronal, e reivindica nova reunião com a estatal para apresentar uma contraproposta que define indicadores para o pagamento da PLR .

“Os petroleiros e petroleiras entenderam que não é justo que a empresa ofereça uma PLR rebaixada para os trabalhadores do chão de fábrica, enquanto remunerações gigantes são pagas à alta cúpula, por meio do PPP (Programa de Premiação de Performance)”, afirma a FNP.

Os petroleiros criticam também o fato da Petrobras querer limitar a distribuição de lucros entre os trabalhadores e ao mesmo tempo prometer dividendos para seus acionistas, maior deles a União, mesmo que tenha prejuízo. As duas federações negociam separadamente com a petroleira.

As entidades querem também que a Petrobras mantenha a antecipação do pagamento da PLR no início do ano, como sempre é feito, e que não haja impacto dos impairments (desvalorização de ativos) realizados este ano nos indicadores utilizados.

A FUP defende ainda, que a PLR tenha um piso para que os resultados construídos coletivamente sejam distribuídos da forma mais igualitária possível e que não haja redução no pagamento da PLR por perseguição política.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 25/11/2020



ESTADO DE MINAS - MG

BC REVISA DE US\$ 50,9 BI PARA US\$ 50,7 BI DÉFICIT DO SETOR EXTERNO DE 2019

O Banco Central anunciou nesta quarta-feira, 25, uma série de revisões nas Estatísticas do Setor Externo. Entre os principais resultados, o déficit em conta corrente registrado em 2019 passou de US\$ 50,9 bilhões para US\$ 50,7 bilhões. Já o Investimento Direto no País (IDP) do ano passado passou de US\$ 73,5 bilhões para US\$ 69,2 bilhões.

"As revisões ocorrem sob amparo da Política de Revisão das Estatísticas Econômicas Oficiais, publicada em outubro de 2019, que estabelece revisão ordinária anual do balanço de pagamentos e da posição de investimento internacional (PII) nos meses de julho e de novembro", informou o BC na nota que acompanha a divulgação das estatísticas.

As revisões também atingiram os dados referentes a 2020 até setembro. Assim, a atualização promovida nesta quarta pelo BC, com dados até outubro deste ano, já leva em conta as revisões promovidas até setembro.

O detalhamento das revisões está disponível no seguinte endereço na internet: <https://www.bcb.gov.br/estatisticas/estatisticassetorexterno>

Fonte : Estado de Minas - MG

Data : 25/11/2020

MONTES CLAROS VAI GANHAR MEGADISTRITO RODOFERROVIÁRIO INDUSTRIAL

Com investimento de R\$ 750 milhões, projeto tem início de implantação previsto para março de 2021

Por Luiz Ribeiro



https://i.em.com.br/8rcDmTcqjVuNHb4RPjAjAYyKAf0=/675x0/smart/imgsapp.em.com.br/app/noticia_127983242361/2020/11/24/1213966/20201124183454471785u.jpg

Empreendimento vai gerar 900 empregos na cidade

(foto: Fábio Marçal/Divulgação)

Será instalado em Montes Claros, no Norte de Minas, um megadistrito rodoferroviário industrial, com a previsão de investimentos da ordem de R\$ 750 milhões e a

perspectiva de gerar 900 empregos. A empresa responsável pelo empreendimento, a Confiança Incorporações, assinou um acordo com a Agência de Promoção de Investimento e Comércio Exterior de Minas Gerais (Indi), vinculada à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico (Sede).

Com o investimento, Montes Claros contará com um empreendimento logístico imobiliário com terminal intermodal. Ou seja, com escoamento facilitado de mercadorias, tanto por rodovias quanto por ferrovias. A expectativa é que o empreendimento venha ampliar significativamente o potencial de atração de empresas na região.

De acordo com o termo assinado, o projeto tem início de implantação previsto para março de 2021. O início das operações deverá ocorrer em novembro do ano que vem.

De acordo com o presidente da Confiança, Jarbas Soares, o complexo possui 3.745 metros quadrados e terá capacidade para receber mais de 100 empreendimentos de diferentes áreas. Segundo ele, a primeira empresa já está em fase de instalação: uma usina fotovoltaica do grupo Fortleve, com previsão de ser inaugurada em fevereiro de 2021.

“É com muita satisfação que anunciamos mais esse investimento no Norte de Minas. Nossa gestão está focada em diversificar a economia, fazer do Estado um lugar atraente para quem quer gerar empregos e transformar Minas Gerais, cada vez mais, em um grande hub logístico”, destacou o governador Romeu Zema.

O empresário Jarbas Soares lembrou que Montes Claros é o segundo maior entroncamento rodoviário do Brasil. Ele destacou a possibilidade de escoamento de mercadorias para cidades de todo o país e para o mundo, pelo Porto de Vitória, no Espírito Santo. Além do acesso facilitado - no modal ferroviário -, a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, a Fiol, vai conectar a divisa de Minas com a Bahia e já estão com as obras em curso.

O novo empreendimento terminal intermodal contará com acesso a algumas das principais rodovias nacionais que cortam a cidade-polo do Norte de Minas: a BR 135 (ligação com Belo Horizonte), BR-251, ligação com a Rio-Bahia (BR 116) e usada por veículos que fazem o transporte de cargas do Centro/Sul para o Nordeste e a BR 365, ligação com o Triângulo Mineiro e São Paul

Fonte : Estado de Minas - MG

Data : 25/11/2020



EXTRA ONLINE

ENFOQUE-ENERGIA EÓLICA OFFSHORE ENTRA NO RADAR NO BRASIL E ATRAI EQUINOR E NEOENERGIA

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - O potencial do Brasil para a geração de energia com usinas eólicas instaladas no mar, uma tecnologia em ascensão no mundo mas ainda inédita no país, entrou no radar de técnicos do governo e de empresas como a petroleira norueguesa Equinor e a elétrica Neoenergia, do grupo espanhol Iberdrola.

A estatal Empresa de Pesquisa Energética (EPE) disse à Reuters que registra sete projetos eólicos offshore em águas nacionais em fase de licenciamento, que somariam capacidade total de até 15 gigawatts (GW) --perto dos 16 GW hoje operacionais em terra.

O porte dessa carteira de projetos ainda em desenvolvimento, 80% concentrada nas duas empresas, evidencia os grandes números envolvidos quando se fala nas possibilidades dessa fonte de energia, que envolve turbinas maiores que as convencionais e consegue aproveitar ventos mais fortes.

A EPE estima que o Brasil poderia implementar 700 GW em eólicas offshore ao explorar profundidades até 50 metros, o que representa quatro vezes a atual capacidade instalada de

geração de energia do país. As áreas mais favoráveis à tecnologia se dividem entre zonas na região Sul, Sudeste e, principalmente, Nordeste.

O presidente da Neoenergia, Mario Ruiz-Tagle, disse à Reuters que ainda há um longo caminho até que os primeiros projetos offshore saiam do papel, uma vez que é preciso definir regulamentações para a fonte, enquanto custos elevados também são uma barreira.

"Falta muito tempo, no mínimo dez anos, sendo otimista uns sete. Nosso projeto não é imediato... estamos olhando três regiões. No Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Ceará. É uma tecnologia que tem espaço no Brasil com certeza, o país tem uma costa gigantesca", afirmou.

A Equinor também afirma que a aposta nas usinas marítimas no Brasil "é um negócio de longo prazo" e depende da regulação, com seus projetos locais em fase inicial de análise.

"O Brasil é muito rico em recursos naturais, com grande potencial em óleo e gás e renováveis. Nós vemos um potencial para eólica offshore no Brasil, um país que consideramos ser uma área central para nossa companhia", disse, em nota à Reuters.

A Neoenergia, cuja controladora Iberdrola é líder global em geração offshore, tem registrados três projetos eólicos na costa brasileira --Jangada, Maravilha e Águas Claras, cada um com 3 GW em capacidade potencial.

A Equinor está em fase inicial de licenciamento ambiental de dois parques offshore com 2 GW cada, do complexo Aratu.

A EPE ainda registra um projeto de 1,2 GW ligado à BI Energia, da italiana Imprese e Sviluppo, e os complexos Asa Branca, com 400 megawatts, e Caucaia, com 600 megawatts.

A Equinor não comenta valores previstos para suas usinas, assim como a Neoenergia, que ainda não registra desembolsos relevantes ligados ao projeto.

A elétrica da Iberdrola prevê começar medições mais apuradas de vento a partir do próximo ano, com equipamentos movidos a energia colocados sobre as águas. No momento, foca o licenciamento ambiental, também visto como complexo devido ao ineditismo da iniciativa.

No projeto Asa Branca, por exemplo, a consultoria dinamarquesa Ramboll foi contratada como responsável pela gestão ambiental, em trabalho que será realizado em consórcio com a empresa de soluções ambientais e dados hidrográficos e geofísicos Cepemar e a Integratio, de mediação social.

A Petrobras também tem o potencial eólico do Brasil no radar, mas decidiu focar a atuação no segmento por hora em iniciativas de pesquisa e desenvolvimento.

A companhia disse à Reuters que "já realizou o mapeamento eólico (offshore) na região Nordeste e vai mapear o potencial do litoral Sudeste", enquanto foca os esforços de P&D na busca de sinergias da fonte com operações de óleo e gás.

A estatal ainda tem um memorando de entendimento com a Equinor em eólicas offshore que continua válido e pode render iniciativas na área de pesquisa "no horizonte de longo prazo".

CUSTO ELEVADO

O custo das eólicas offshore é hoje, segundo a EPE, cerca de duas vezes maior que projetos onshore, e especialistas dizem que o atual nível de câmbio ainda aumenta essa diferença, mas a estatal diz ver "perspectivas favoráveis".

A EPE começou a incluir a tecnologia entre as alternativas para expansão da geração em seu planejamento decenal desde 2019, mas a princípio ela não se mostrou competitiva.

No projeto Asa Branca, o orçamento previsto de 13 bilhões de reais contemplaria uma expansão para 720 megawatts, segundo a Ramboll. Uma usina do mesmo porte em terra custaria cerca de 3,6 bilhões de reais, de acordo com estimativas médias de mercado.

"Alguns estudos apontam para possíveis reduções entre 11% e 30% até 2030 nos custos totais dessa fonte", disse a EPE, que citou ainda possíveis sinergias com o setor de óleo e gás que poderiam contribuir para custos menores.

No mundo, eólicas offshore viram barateamento de 67% desde 2012, segundo a Bloomberg New Energy Finance, com ganhos de eficiência à medida que as turbinas ganham porte.

A máquina de 10 megawatts da MHI Vestas, por exemplo, que tem sido vendida com entregas a partir de 2021, tocará 187 metros de altura com suas pás, que somarão 80 metros de comprimento.

Atualmente, as eólicas offshore têm visto crescimento acelerado na China e na Europa, na região do Mar do Norte, e a expectativa da EPE e das empresas é que o avanço internacional ajude a levar a tecnologia a patamares de preço mais acessíveis.

Entre todos, há também otimismo impulsionado pela trajetória da energia eólica onshore no Brasil, que saltou de presença praticamente zero na matriz elétrica do país para 13,5% em uma década por meio de uma política de incentivos e leilões que acabou copiada mundo afora.

Fonte : Extra Online

Data : 25/11/2020

EXECUTIVO DA BUNGE NO BRASIL VÊ VIÉS DE ALTA PARA TRIGO: 'ESTÁ NO FIO DA NAVALHA'

Por Roberto Samora

SÃO PAULO (Reuters) - O mercado trigo tem um viés de alta no primeiro semestre de 2021, com problemas climáticos para safras no hemisfério norte e uma colheita menor do que a esperada na Argentina em 2020, disse nesta quarta-feira o principal executivo do Negócio Trigo da Bunge no Brasil, Edson Csipai.

Ele citou ainda preocupações climáticas para a safra de milho e soja na América do Sul. Disse que qualquer redução na colheita desses produtos também deverá impactar as cotações do trigo, que também é usado para ração animal em vários países.

"O preço está no fio da navalha... Não vai ser difícil de se ver preços em 2021 acima de 300 dólares FOB... tenho viés de alta mais do que de baixa...", declarou ele, durante congresso promovido pela associação da indústria nacional Abitrito.

Ele disse que esse viés de alta considera muito os problemas climáticos vividos na Argentina, o principal fornecedor do Brasil, que acabou colhendo 17 milhões de toneladas neste ano, abaixo das expectativas iniciais por conta da seca.

"Neste momento a melhor opção do produtor (da Argentina) é não vender trigo", disse ele, comentando que os argentinos já colheram 20% da safra.

"É um viés de alta que devemos ficar preocupados com o primeiro semestre", afirmou ele, lembrando que, ao longo de 2020, a indústria do trigo brasileira enfrentou aumento de custos de 60%, pela alta da matéria-prima e também pelo câmbio, uma vez que o Brasil importa mais da metade de sua necessidade de consumo.

A preocupação ocorre também, acrescentou ele, porque parte do aumento de custos da indústria brasileira ainda não foi repassada ao consumidor final.

Fonte : Extra Online

Data : 25/11/2020

TÃO IMPORTANTE QUANTO REFORMAS É VIRAR A PÁGINA DOS GASTOS COM A PANDEMIA, DIZ FUNCHAL

O secretário do Tesouro, Bruno Funchal, reforçou a importância de o país não tornar permanentes gastos públicos feitos em 2020 para o enfrentamento da crise da pandemia de covid-19

Por Isabel Versiani

O secretário do Tesouro, Bruno Funchal, reforçou nesta terça-feira a importância de o país não tornar permanentes gastos públicos feitos em 2020 para o enfrentamento da crise da pandemia de Covid-19, ressaltando que as escolhas que serão feitas ao longo do próximo um mês e meio vão determinar o rumo da economia nos anos à frente.

"Tão importante quanto as próprias reformas, para voltar a colocar o Brasil no trilho e manter um ambiente econômico saudável, é a virada de página. Acho que esse momento de final do ano é fundamental para definir muito do que vai acontecer nos próximos dez anos da economia brasileira", disse Funchal na abertura do Encontro com as Setoriais de Contabilidade do Governo Federal.

"Não podemos ter um Orçamento paralelo em 2021, a gente tem que voltar à normalidade em 2021. Essa volta é tão importante como a própria continuidade do processo das reformas estruturais", acrescentou, ressaltando que, no passado, a perenização de gastos criados para lidar com problemas temporários causou um estrago "muito grande".

Funchal destacou que, se antes da crise da pandemia o país estava reorganizando suas contas e caminhava para voltar a computar superávits primários em 2022 ou 2023, a previsão agora é de chegar ao final deste ano com um déficit primário de 11% a 12% do PIB.

"A reorganização fiscal passa a ser mais importante do que nunca, e nisso é importante a gestão", afirmou.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 25/11/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

STARBOARD OFERECE US\$ 90 MILHÕES PELO CAMPO DE PAPA-TERRA

Por epbr - 25 de novembro de 2020 - Em Mercado, Mercado offshore, Projetos

A Petrobras confirmou nesta terça (24/11) que a gestora de fundos Starboard Asset, que possui participação relevante na 3R Petroleum, fez oferta no valor de US\$ 90 milhões para adquirir o campo de Papa-Terra, em águas profundas da Bacia de Campos. A estatal está em negociação para a venda do ativo, sem um prazo definido para um acordo.

A Petrobras estima que Papa-Terra tenha 1,98 bilhão de barris de óleo equivalente (petróleo + gás) in place.

"A assinatura dos contratos referentes a este desinvestimento está sujeita ao sucesso das negociações e à obtenção das aprovações corporativas necessárias. Desta forma, não é possível

antecipar neste momento se a operação será concluída e, caso seja, qual será o valor final a ser pago”, afirmou a Petrobras, em nota.

Detalhes da venda do campo de Papa-Terra

- Starboard Asset fez oferta no valor de US\$ 90 milhões
- Petrobras é a operadora de Papa-Terra, com 62,5% de participação
- Chevron detém os 37,5% restantes
- PSO P-63 começou a produzir em 2013
- P-61, única do tipo Tension Leg Wellhead Platform (TLWP) instalada no país, começou a produzir em 2015
- Não conseguiu atingir patamares de produção inicialmente projetados
- Petrobras estima boas possibilidades de ampliação da produção

A Petrobras é a operadora de Papa-Terra, com 62,5% de participação, em parceria com a Chevron, que detém os 37,5% restantes. 100% do projeto está à venda.

Desenvolvimento da produção

O campo de Papa-Terra foi descoberto em junho de 2003 e começou a produzir em novembro de 2013. O desenvolvimento da produção desenhou um projeto com duas plataformas e uma sonda dedicada.

O FPSO P-63, com capacidade para 140 mil barris dia de petróleo e 1 milhão de m³ de gás natural, começou a produzir em 2013. A unidade tem ainda capacidade para injetar 340 mil barris/dia de água.

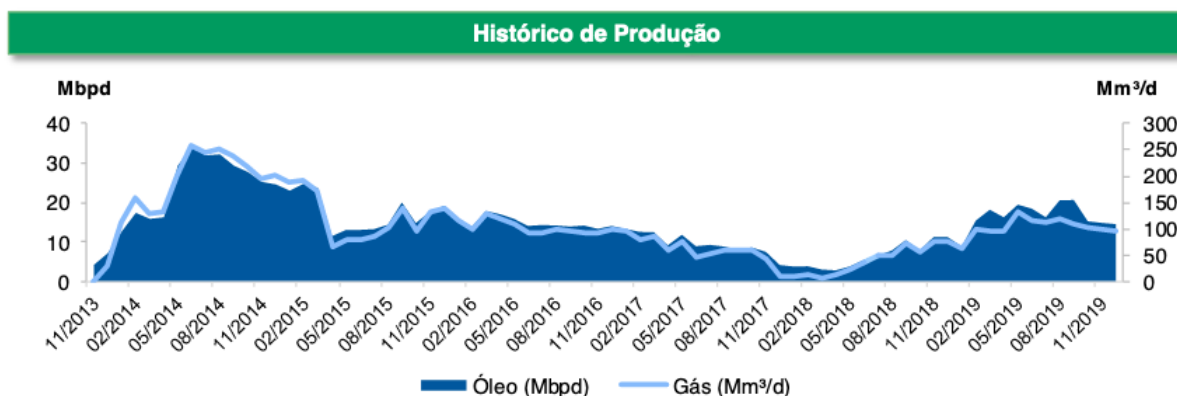
A plataforma P-61, única do tipo Tension Leg Wellhead Platform (TLWP) instalada no país, começou a produzir em 2015. Os poços da P-61 são do tipo completação seca, ou seja, as válvulas de controle do poço ficam na plataforma, ao invés de no fundo do mar.

O projeto conta ainda com uma sonda dedicada conectada à P-61 para realizar serviços de perfuração, completação e intervenção nos poços.

Produção aquém da esperada

Campo com petróleo ultrapesado, com graus API entre 14 e 17, foi um dos projetos mais complexos desenvolvidos pela Petrobras e não conseguiu atingir patamares de produção inicialmente projetados.

Papa-Terra produziu uma média de 17,3 mil boe/dia em 2019, tendo seu pico de produção ficado entre 30 mil e 40 mil barris/dia de petróleo em 2014.



<https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2020/11/Captura-de-Tela-2020-11-25-a%CC%80s-02.11.07.png>

Agora, a Petrobras estima boas possibilidades de ampliação da produção baseada no resultado dos poços PPT-50 e PPT-51. Somente a completação do poço PPT-51 poderia elevar a produção em quase 10 mil barris por dia de petróleo.

O período do suprimento também depende do lote e da localidade, chegando até cinco anos para fontes renováveis e 15, para soluções à gás. De acordo com a agência, será possível considerar o uso misto de fontes e tecnologias, incluindo sistemas com soluções de armazenamento, como baterias.

A previsão é de que o leilão seja realizado em 26 de março de 2021, com oferta de cinco lotes, para atendimento de 23 municípios nos estados do Acre, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima. A energia gerada deve chegar aos locais a partir de abril de 2023.

Os sistemas isolados são localidades sem acesso ao Sistema Interligado Nacional (SIN) de transmissão de energia elétrica.

Como essas regiões dependem exclusivamente da energia gerada localmente, o edital prevê penalidades por atraso no início da operação comercial ou em casos de indisponibilidade e não atendimento da potência contratada.

A multa pode chegar a seis vezes a receita fixa do período correspondente a eventuais períodos de blecautes.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 25/11/2020

BR DO MAR VAI EXPANDIR A FROTA PARA CABOTAGEM NO BRASIL EM 40%, DIZ BOLSONARO

Presidente tenta reduzir a pressão de lideranças de caminhoneiros que são contrários ao texto
Por Guilherme Serodio 24 de novembro de 2020 Em Congresso

O presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta terça-feira (24) que o projeto de lei que cria o programa de incentivo à navegação de cabotagem, o BR do Mar, vai provocar a expansão da frota dedicada à cabotagem em 40% em três anos.

Bolsonaro afirmou que a aprovação do programa vai favorecer caminhoneiros ao provocar o aumento dos fluxos de curta distância para os motoristas. De acordo com ele, nesse cenário, “o caminhoneiro ganha mais por km rodado, desgasta menos o equipamento e, portanto, tem maior receita”.

Veja o principais objetivos do BR do Mar

- incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem;
- incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;
- incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional de cabotagem;
- revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;
- incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e
- otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Bolsonaro tenta reduzir a pressão de lideranças de caminhoneiros que são contrários ao texto. Este mês, a Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores (Abrava) enviou uma carta a deputados pedindo a retirada do pedido de urgência ao texto. Segundo a associação, o BR do Mar ameaça impactar em 40% nos pedidos de fretes dos caminhoneiros.

Para Bolsonaro, o projeto vai impactar toda a cadeia de logística. “Barco não para na porta da indústria ou fazenda”, disse o presidente em uma das postagens. “Se contêineres embarcarão em um navio, precisam chegar e deixar o porto”.



“Jair M. Bolsonaro

@jairbolsonaro

A1. O PL BR do Mar pretende ampliar o volume de contêineres transportados por ano e baratear o produto na linha final para o consumidor no que depender de ações do @govbr , além de expandir em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos 3 anos.”

<https://pbs.twimg.com/media/EnmGZmyXcAIPeO?format=jpg&name=small>

A matéria está parada na Câmara dos Deputados devido à obstrução a votações promovida por parlamentares do Centrão como fruto da disputa pela presidência da Comissão Mista do Orçamento (CMO). Na semana passada, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, chegou a afirmar que o texto tinha “perspectiva boa” de ser votado, por estar na pauta da última quarta-feira. Mas a votação não ocorreu.

Também na semana passada, o Cade enviou à Câmara dos Deputados um relatório em que afirma que a aprovação do texto vai aumentar a concentração no mercado de afretamento de embarcações ao favorecer grandes empresas do setor.

O projeto autoriza empresas brasileiras com frota nacional a alugar embarcações estrangeiras para reforçar sua frota e ampliar operações.

O relatório do Cade foi uma resposta ao pedido de informação feito ao órgão pelo deputado Fausto Pinato (PP/SP0. Ele é um dos principais opositores ao PL na Câmara.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 25/11/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

CAIXA AGUARDA AUTORIZAÇÃO DO BC PARA LANÇAR BANCO DIGITAL E FAZER ABERTURA DE CAPITAL

Expectativa é que o aval do regulador saia nos próximos seis meses. Instituição será separada da Caixa e já nasce com 105 milhões de contas

Por Geralda Docá



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24182022-1db-05d/FT1086A/652/x86411857>

[BRASILBrasil
a-DF07-01-2020Retrato-do-presidente-da-
Caixa-Economica-Federal-](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24182022-1db-05d/FT1086A/652/x86411857)

[Pedro.jpg.pagespeed.ic.K7vKSs9mst.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24182022-1db-05d/FT1086A/652/x86411857)

Presidente da Caixa Econômica Federal, Pedro Guimarães Foto: Daniel Marengo / Agência O Globo

BRASÍLIA — A Caixa Econômica Federal aguarda aprovação do Banco Central (BC) nos próximos seis meses para pôr em operação o banco digital. Segundo o presidente da Caixa, Pedro Guimarães, o banco digital será uma instituição segregada e que passará por um processo de abertura de capital.

A medida também precisará ser aprovada pelas instâncias internas da Caixa, como o Conselho de Administração.

— Nosso objetivo é ter o banco digital aprovado e monetizado uma parte logo após essa aprovação, que esperamos que aconteça nos próximos seis meses. Será um banco em separado, sendo 100% da Caixa. Não faremos algo que será simplesmente uma Caixa, será um banco operacional — disse Guimarães, ao apresentar o balanço trimestral do banco.

Ele destacou que o banco digital será fundamental para o futuro da Caixa porque permitirá ampliação da base de clientes, operações de crédito em grande escala, com custos reduzidos.

— O banco digital da Caixa é fundamental para o futuro da Caixa e também em reduzir custos e trazer benefícios para as pessoas. Nós pretendemos realizar essa abertura de capital tanto fora do Brasil quanto dentro. Já venho conversando sobre isso, mas antes temos que ter as aprovações internas e externas — afirmou Guimarães.

Ele disse que a Caixa apresentou os estudos sobre a criação do banco digital ao BC. A nova instituição já conta com 100 funcionários exclusivos e está sobre os cuidados de uma vice-presidência específica.

O diferencial, segundo Guimarães, é que essa nova instituição nascerá com um ativo de 105 milhões de contas virtuais.

O banco digital vai operar em três eixos: pagamento de benefícios sociais para 35 milhões de pessoas por mês, oferta de microcrédito para pelo menos 10 milhões de pequenos empreendedores no curto prazo e de crédito imobiliário para cinco milhões de famílias de baixa renda.

Segundo a Caixa, já foram emitidos 95,8 milhões de cartões virtuais e realizadas R\$ 45,1 bilhões em operações pelo Caixa Tem, aplicativo da Caixa que permite transações pelo celular.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/11/2020

INVESTIMENTO DIRETO NO PAÍS CAI A US\$ 1,8 BILHÃO, MENOR PATAMAR PARA OUTUBRO DESDE 2009

Em comparação com o mesmo mês de 2019, a redução na entrada de recursos no país foi de 78%

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O Investimento direto no país (IDP) em outubro registrou o menor resultado para o mês desde 2009, de acordo com as estatísticas divulgadas pelo Banco Central (BC) nesta quarta-feira. Em relação ao mesmo período do ano passado, quando o IDP foi de US\$ 8,2 bilhões, a entrada de US\$ 1,8 bilhão em 2020 representa uma redução de 78%.

O número veio um pouco acima da expectativa do Banco Central, que esperava entrada de US\$ 1 bilhão. Desde os primeiros efeitos da crise na economia, em abril, os montantes que entram no país como investimentos vem ficando abaixo do registrado nos últimos anos. Com mais risco e incertezas, os investidores tendem a reservar seus recursos para tempos mais estáveis.

Para efeito de comparação, de janeiro até outubro de 2019, entraram US\$ 57,6 bilhões no país, contra apenas US\$ 32 bilhões no mesmo período deste ano. Na comparação entre os meses de 2020, só abril, com US\$ 1,6 bilhão e agosto, com US\$ 1,5 bilhão, registraram uma entrada de recursos menor do que outubro.

O IDP engloba investimentos mais duradouros no país, como a expansão da capacidade produtiva de uma fábrica ou investimentos em uma nova filial de uma empresa estrangeira.

O chefe do Departamento de Estatísticas do Banco Central, Fernando Rocha, explica que essa redução dos investimentos vem por conta dos adiamentos.

— Nesse caso, a incerteza envolve fundamentalmente se vai ter uma segunda onda, se não vai ter, se vai continuar a primeira, se a contaminação vai diminuir, quando vai ter vacina com efetiva imunização e superação dessa situação. Acho que isso está por trás dos motivos da incerteza muito grande sobre o ritmo da recuperação.

Nos 12 meses que terminaram em outubro, o investimento foi de US\$ 43,5 bilhões (2,94% do PIB) contra US\$ 49,9 bilhões (3,29% do PIB) no acumulado do mês anterior.

Na visão de Homero Guizzo, economista da Guide Investimentos, o nível de investimentos no país deve demorar um pouco para voltar aos níveis pré-crise porque a economia ainda estará em baixa.

— Mesmo que a gente veja um número de crescimento um pouco melhor no ano que vem, coisa de 3%, na margem a economia ainda vai estar muito deprimida. Não vai ter muito espaço para que o resto do mundo vislumbre investimentos muito rentáveis aqui no Brasil. Vai demorar um tempo ainda, é coisa de 2022 para frente.

A estimativa do Banco Central para novembro é de que o IDP fique em US\$ 1 bilhão. Nos resultados parciais que vão até dia 20, US\$ 448 milhões entraram no país.

No mercado financeiro, os investimentos somaram US\$ 5,5 bilhões em outubro, com US\$ 2,8 bilhões em ações e fundos de investimentos e US\$ 2,7 bilhões em títulos de dívida. Esse tipo de investimento é mais volátil e responde às idas e vindas do mercado nacional e internacional.

Contas externas

As contas externas do país registraram superávit de US\$ 1,5 bilhão em outubro, contra déficit de US\$ 8,1 bilhões no mesmo mês de 2019.

O terceiro mês seguido de resultado positivo foi puxado principalmente por um superávit na balança comercial e uma queda nos déficits de renda primária (envio de lucros e dividendos para o exterior e gastos com juros) e de serviços (viagens internacionais).

Na balança comercial, as exportações recuaram 8,6% em outubro na comparação com outubro de 2019 e as importações caíram 26,3%. Essa assimetria, com as importações caindo mais do que as exportações, faz com que o resultado da balança tenda para o positivo. Em outubro, foi de US\$ 4,9 bilhões.

Já na conta de serviços, a redução das viagens internacionais pesa na queda no déficit. Os gastos de brasileiros lá fora foram de US\$ 284 milhões, contra US\$ 1,5 bilhão em outubro de 2019.

Os gastos de estrangeiros no país foram de US\$ 462 milhões ano passado para US\$ 181 milhões este ano. Com isso, o déficit no mês foi de US\$ 1,6 bilhão, um número 55,2% menor do que o registrado anteriormente.

A queda na atividade econômica seguida de uma consequente queda no envio de lucros e dividendos de empresas estrangeiras com filiais no Brasil para o exterior auxiliou no recuo de 70,6% no déficit da renda primária em outubro. As despesas líquidas de lucro e dividendos foi de US\$ 919 milhões este ano, contra US\$ 4,2 bilhões em outubro de 2019. Além disso, o gasto com juros também teve redução de 56%.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/11/2020

ALEMANHA DOARÁ R\$ 163,5 MILHÕES PARA FINANCIAR O AGRONEGÓCIO SUSTENTÁVEL NA AMAZÔNIA LEGAL

Banco alemão de fomento financiará projetos para exploração de soja, carne bovina e madeira na região

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA - Pouco mais de um ano após suspender o financiamento de R\$ 155 milhões para projetos de preservação da Amazônia, o governo alemão decidiu doar cerca de 25,5 milhões de euros (o equivalente a R\$ 163,6 milhões) ao projeto "Inovação nas Cadeias Produtivas da Agropecuária para a Conservação Florestal na Amazônia Legal". O objetivo é fortalecer o agronegócio de forma sustentável na região.

Segundo nota conjunta divulgada nesta terça-feira pelos ministérios da Agricultura e das Relações Exteriores, a doação é fruto de um acordo com o governo alemão, que deverá vigorar até 2024. O dinheiro sairá do banco estatal "Kreditanstalt für Wiederaufbau" (KfW) e os principais segmentos a serem contemplados são os de carne bovina, soja e madeira.

O acordo será voltado para financiar a exploração sustentável em cinco estados da Amazônia Legal: Mato Grosso, Pará, Amazonas, Rondônia e Tocantins. Segundo técnicos do governo brasileiro, será criada uma plataforma de Tecnologia da Informação para classificar e monitorar a situação social e ambiental dos projetos. Também será desenvolvido um sistema de rastreamento que permitirá saber se o desmatamento decorrente da exploração do produto é legal ou ilegal.

O Itamaraty será responsável pela cooperação técnica e financeira entre os dois países, voltada ao desenvolvimento sustentável. Será priorizado o fomento a projetos nas áreas de proteção ambiental e eficiência energética. Já o Ministério da Agricultura vai executar os projetos em parceria com o Instituto Interamericano de Cooperação para a Agricultura (IICA).

Há alguns meses, os países da União Europeia abriram consulta pública cujo fim é punir importadores de produtos oriundos de áreas de desmatamento. Paralelamente a isso, o governo brasileiro recebeu uma carta, em setembro, assinada pelos governos da Alemanha, Holanda, Países Baixos, França, Itália, entre outros, em que expressam preocupação com o aumento da devastação da floresta amazônica.

As pressões são cada vez maiores e ameaçam até o acordo de livre comércio fechado em meados do ano passado entre o Mercosul e a União Europeia. Alguns países do bloco europeu, como França e Áustria, já disseram que não pretendem ratificar o tratado entre as duas regiões.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/11/2020

AUXÍLIO EMERGENCIAL: 'PERGUNTA PRO VÍRUS', RESPONDE BOLSONARO SOBRE POSSÍVEL PRORROGAÇÃO DO BENEFÍCIO

Presidente disse que espera não ser necessário prorrogar mais uma vez o auxílio emergencial, previsto para acabar em dezembro

Por Gustavo Maia

BRASÍLIA — Um dia depois de o ministro da Economia, Paulo Guedes, reforçar que "não existe" possibilidade de prorrogar o auxílio emergencial, o presidente Jair Bolsonaro foi questionado nesta terça-feira sobre as chances de o governo adiar novamente o fim do benefício e redirecionou a indagação ao novo coronavírus:

— Pergunta pro vírus... — disse Bolsonaro, com um sorriso no rosto, em conversa com apoiadores na chegada ao Palácio da Alvorada.

O presidente disse então que o governo se prepara para tudo, mas "tem que esperar certas coisas acontecerem". E que espera não ser necessário prorrogar mais uma vez o auxílio emergencial, previsto para acabar em dezembro.

— A gente espera que não seja necessário porque é sinal de que a economia vai pegar, e não teremos novos confinamentos no Brasil. É o que eu espero — declarou.

Ele reforçou que, desde o começo da pandemia da Covid-19, nunca apoiou "essa ideia do confinamento" e defendeu o "isolamento vertical" — restrito a pessoas idosas ou que tenham problemas de saúde pré-existentes.

— Mas infelizmente a decisão coube aos governadores e prefeitos. Se não fosse toda aquela quantidade de auxílios que nós fizemos no passado, entre eles o emergencial, realmente a economia teria quebrado no Brasil. Então a gente espera que não seja necessário e que o vírus esteja realmente de partida do Brasil — concluiu Bolsonaro.

Guedes e a "segunda onda"

Em evento virtual com investidores, na segunda-feira, Paulo Guedes afirmou também que o governo pode ter que reagir em caso de segunda onda, mas considera esse risco baixo.

— Do ponto de vista do governo, não existe a prorrogação do auxílio emergencial. Evidente que há muita pressão política para isso acontecer, é evidente que tem muita gente já falando em segunda onda. Nós estamos preparados para reagir qualquer evidência empírica. Se o Brasil tiver de novo 1 mil mortes (por dia), nós já sabemos como reagir — disse o ministro, em evento virtual com investidores.

Nos últimos dias, Guedes tem negado a possibilidade de estender o pagamento do benefício. Ele já havia dito o mesmo no início de outubro, mas vem sendo questionado nas últimas semanas sobre o assunto, diante do aumento do número de casos de Covid-19 no país.

A prorrogação do auxílio emergencial obrigaria o governo a romper o teto de gastos em 2021 ou forçaria a reedição do decreto de estado de calamidade, com impacto direto sobre aumento do endividamento.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/11/2020

RELATOR DO 5G NA ANATEL PREVÊ LEILÃO NO PRIMEIRO SEMESTRE

Carlos Baigorri afirmou que prazo é 'desafiador', mas 'factível'

Por Daniel Gullino



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/2476316-8-a46-313/FT1086A/652/x90613048_BrasilBrasil/a24-11-2020Ministro-das-Comunicacoes-Fabio-Faria-concede-entrevista-a.jpg.pagespeed.ic.RDFMNky1U7.jpg

Ministro das Comunicações, Fábio Faria, concede entrevista, acompanhado de membros da diretoria da Anatel, após reunião com o presidente Bolsonaro. Na foto, o presidente da Anatel, Leonardo Euler de Moraes Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA — O relator do processo da quinta geração de telefonia móvel (5G) na Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Carlos Baigorri, afirmou nesta terça-feira que a previsão é publicar o edital no início de 2021 e realizar o leilão até o fim do primeiro semestre. Baigorri, sorteado recentemente como relator, participou de uma reunião com o presidente Jair Bolsonaro no Palácio do Planalto. Também estavam presentes os demais conselheiros da Anatel e o ministro das Comunicações, Fábio Faria.

— A previsão é de ter o edital aprovado na Anatel no começo do ano que vem, sendo que a sessão de lances deve acontecer ao final do primeiro semestre. Esse é o cronograma com que trabalhamos, apesar de todos os desafios que se colocam à nossa frente — disse Baigorri após o encontro.

O presidente da Anatel, Leonardo Euler de Moraes, disse que o prazo é "desafiador", mas "factível":

— O conselheiro Carlo Baigorri evidentemente tem seu tempo de relatoria. Nós envidamos esforços, liderados pelo próprio ministro das Comunicações, ministro Fábio, para realizar esse leilão ainda no primeiro semestre do ano que vem. Evidentemente, isso é desafiador, porém factível.

O leilão é apenas o primeiro passo para a implementação dessa nova tecnologia no Brasil, que ainda dependerá da expansão da infraestrutura das operadoras de telefonia. Nesse leilão, as teles vão disputar o direito de operar as bandas de frequência nas cidades e começar a oferecer a tecnologia. Ainda não há data prevista para a entrada efetiva da operação 5G no país.

Reunião não tratou de 'geopolítica', diz ministro

O governo brasileiro é pressionado pelos Estados Unidos para excluir a empresa chinesa Huawei do leilão. No início do mês, o Brasil anunciou o apoio à Clean Network (Rede Limpa), programa dos Estados Unidos que limita o avanço de empresas chinesas na instalação dessa nova tecnologia. A adesão à iniciativa foi feita no âmbito de uma parceria trilateral entre Brasil, EUA e Japão.

As pressões pelo afastamento da China do 5G partem do presidente Donald Trump, que perdeu a eleição para Joe Biden. Existe a expectativa de algumas fontes do governo brasileiro de que Biden continuará com restrições a Pequim. O argumento é que a empresa estaria a serviço do Partido Comunista Chinês e teria acesso a informações estratégicas do país.

Questionado sobre a possível exclusão da Huawei, Fábio Faria afirmou que a "geopolítica" não foi discutida na reunião com Bolsonaro.

— Aqui não tratamos de geopolítica. O que foi tratado aqui são os técnicos da Anatel, os conselheiros que vieram conhecer o presidente da República.

Fábio Faria, contudo, disse que o ministro do Gabinete de Segurança Institucional (GSI), Augusto Heleno, participou do encontro porque o 5G envolve a "segurança nacional".

— (Em) Todos os países o GSI participa (da discussão), porque se trata também de segurança nacional. Então o GSI participa e participará, tem um papel fundamental.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/11/2020

APORTE DE R\$ 80 MILHÕES DO GOVERNO VAI BANCAR ISENÇÃO DE CONTA DE LUZ NO AMAPÁ

Valor não será repassado às contas de luz dos demais consumidores

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O governo federal deve liberar nesta semana R\$ 80 milhões para isentar os moradores do Amapá do pagamento das contas de luz no mês de novembro, por conta do apagão que atingiu o estado.

Nesta terça-feira, após dois blecautes totais e dias com o rodízio de energia, o fornecimento de eletricidade foi normalizado em 100% do estado, segundo a distribuidora de energia e o Ministério de Minas e Energia.

O dinheiro deve ser autorizado por meio de medida provisória de crédito extraordinário. Portanto, o recurso será pago fora do teto de gastos, que limita o crescimento das despesas da União.

O recurso será depositado na Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), o fundo que banca as políticas do setor elétrico. Dessa forma, diferentemente do que chegou a ser previsto, os consumidores das demais regiões do país não irão arcar com a isenção nas contas do Amapá.

A maior parte da CDE é composta com recursos das contas de luz dos consumidores de todo o Brasil. Para evitar um impacto nas contas de luz, o governo decidiu usar recursos do Tesouro para isentar as tarifas no Amapá.

É possível editar MP de crédito extraordinário para atender a despesas imprevisíveis e urgentes, como as decorrentes de “comoção interna ou calamidade pública”. Na semana passada, o governo do estado decretou estado de calamidade pública no Amapá, o que foi reconhecido pelo governo federal.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 25/11/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'A GENTE GASTA MAIS QUE MUITOS PAÍSES, MAS NÃO PRODUZ BOA EDUCAÇÃO', DIZ PAULO TAFNER

Se a qualidade dos gastos melhorar, pobres e ricos poderão competir em pé de igualdade, uma vez que País oferece poucas oportunidades de ascensão social, diz especialista

Por Idiana Tomazelli, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Paulo Tafner, fundador e diretor-presidente do Instituto Mobilidade e Desenvolvimento Social

BRASÍLIA - Fundador e diretor-presidente do recém-lançado Instituto Mobilidade e Desenvolvimento Social (IMDS), o economista Paulo Tafner afirma que é preciso melhorar a qualidade do gasto para garantir que brasileiros possam competir em pé de igualdade no mercado de trabalho e ascender na pirâmide social. Sem mobilidade social, segundo ele, o País terá menor potencial de crescimento. Confira os principais trechos da entrevista:



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/2/1606272324625.jpg>

Para Paulo Tafner, 'o resultado efetivo do gasto é muito precário no Brasil'. Foto: Marcos Arcoverde/ Estadão

De onde veio a ideia do instituto?

Em primeiro lugar, porque são mais de 30 anos de trabalho que envolvem questões sociais, particularmente a persistente pobreza no Brasil e os elevados índices de desigualdade. O Brasil nos últimos anos não cresceu, mas há 30 anos vem crescendo, embora menos do que poderia, e a gente tem situação de persistência de

pobreza e de desigualdade. E tem programas sociais fortes, como Bolsa Família. Isso nos levou a questionar o seguinte: por que a gente, apesar de crescer, ainda que moderadamente, apesar de ter feito amplo programa de transferência de renda como o Bolsa Família e outros programas sociais, por que (mesmo) a gente tendo aumentado gasto com educação, saúde, a gente persiste com índices de pobreza e desigualdade tão assustadores? É diferente do que se poderia imaginar depois de tanto ter sido feito.

E qual é a causa?

No Brasil, lamentavelmente, a mobilidade social é baixa. É um País fechado. Pessoas dos estratos mais pobres, com baixa escolaridade, os filhos têm pouquíssimas chances de ascender socialmente, tirando casos excepcionais como jogador de futebol, um cara que é especialmente talentoso em alguma área. É assim que funciona nossa sociedade. Então a gente começou a

desenvolver essa ideia e convenceu um conjunto de atores privados, que acharam pertinente um instituto voltado exclusivamente à questão da mobilidade e do desenvolvimento social no Brasil, com foco em levantamento das informações, estruturação desse conhecimento e, mais à frente, a proposição de políticas públicas que aumentem a mobilidade social.

O que pode ser feito?

Há medidas relativamente simples que podem ser adequadas como política pública independentemente de transferência de renda. Mobilidade basicamente é pegar filhos de famílias cujos pais têm baixa instrução e remuneração para que eles possam ter possibilidades maiores de migrar para estratos médios de renda e escolaridade. Assim como será importante ver o extremo oposto. Num país com alta mobilidade, mais igualdade de oportunidade, você tem gente indo dos baixos estratos para o médio, tem do médio indo para rico e tem o contrário, rico indo para o estrato médio. No caso do Brasil, tudo leva a crer que a migração do 1% mais rico é muito baixa. Significa dizer o seguinte: são basicamente as mesmas famílias que controlam a riqueza e os acessos há décadas, e isso não é bom. O bom é ter mobilidade.

O que está por trás do problema?

Basicamente, uma primeira constatação é que não falta dinheiro. A gente gasta com educação mais do que gastam muitos países no mundo, e a gente não produz educação boa para as crianças. E educação é o mais potente fator para mobilidade social. Gastamos com saúde a média de outros países como proporção do PIB, mas a nossa saúde em geral é ruim. O resultado efetivo do gasto é muito precário no Brasil. Isso significa ter mudança importante de política pública. Na área de educação, é necessário não só que haja manutenção do gasto, mas também um controle da qualidade do gasto.

Como?

Ter conteúdo mínimo obrigatório para todas as escolas públicas, independentemente da região, da renda média. Pobre e rico vão ter que aprender. É difícil? Então aí tem que ter um acompanhamento, por exemplo, com reforço escolar. Tem que diminuir o número de aulas perdidas na escola, que é enorme. Em alguns lugares isso chega a 20%, 22% das aulas. Isso ocorre nas localidades de renda baixa, com famílias mais pobres. Não adianta só gastar, é necessário cuidar da política pública, acompanhar, gerar mecanismos que gerem resultados efetivos.

Do ponto de vista racial, tem essa diferenciação na mobilidade social?

Tem, em que pese o fato disso ser um recorte. Obviamente eu não poderia dizer que o problema de mobilidade no Brasil está restrito à questão racial. Vale para todo mundo. Obviamente que no caso dos negros é um pouco mais grave. Em alguns casos, se assemelham muito.

Como fica o discurso da meritocracia?

Acho que temos que privilegiar a meritocracia, mas temos que dar condições para que as crianças filhas de ricos e de pobres, de instruídos e de analfabetos, participem da mesma corrida. Uma vez que eu crio essas condições, aí o mérito predomina. É claro que igualdade (total) é a meta, mas é uma meta que nunca vai ser atingida. Filho de rico vai ter acesso a coisas que o Estado jamais poderá prover, como networking social. Mas ele vai ter o mesmo conteúdo na escola. Se eu colocar para disputar na universidade em pé de igualdade em termos de conhecimentos gerais, matemática, física, química, português, um preto pobre e um branco rico têm condições iguais de ir bem no vestibular e fazer faculdade com mérito, inclusive sem precisar de cotas.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 25/11/2020

PERTO DE COMPLETAR 120 ANOS, GERDAU TEM A PRIMEIRA MULHER NO COMANDO DE UMA SIDERÚRGICA

Engenheira de 43 anos acaba de assumir a Gerdau Summit, no interior de SP; grupo busca aumentar porcentual feminino em cargos de liderança

Por Fernanda Guimarães, O Estado de S.Paulo

Perto de completar 120 anos, a siderúrgica Gerdau terá, pela primeira vez, uma mulher à frente de uma de suas operações industriais, dentro de um setor ainda predominantemente masculino. Engenheira de 43 anos, Michelle Robert acaba de assumir o cargo de presidente da Gerdau Summit, que nasceu com foco no fornecimento de peças para a geração de energia eólica e cujo controle é dividido com as japonesas Sumitomo Corporation e Japan Steel Works (JSW). A unidade fica em Pindamonhangaba, no Vale do Paraíba, interior de São Paulo.

Com presença forte no exterior, a Gerdau é hoje uma das poucas empresas brasileiras a abrir seus dados relacionados à agenda ambiental, social e de governança (ESG, pela sigla em inglês), antes mesmo de o assunto ganhar os holofotes no País, com o aumento de pressão por parte de investidores. Além de dar mais transparência, a companhia tem trabalhado em paralelo em programas internos para ajudar na formação de profissionais em busca de diversidade, incluindo a de gênero. Para a posição de chefia da Summit, contudo, a decisão foi atrair Michele, que estava há 18 anos na General Electric (GE), já ocupando um cargo de liderança. “Finalmente a Gerdau terá uma mulher à frente de uma de suas operações industriais, o que é coerente com a transformação da empresa, que está a todo vapor. As empresas precisam ter mais exemplos dentro de casa (em relação à diversidade). É necessário ter referência”, comenta a executiva.

Michelle Robert

Com carreira na GE, Michelle comandará equipe de 700 pessoas - 90% homens. Foto: Gerdau Mãe de duas filhas, uma de 13 e outra de 15, Michele foi morar aos 18 anos em Buenos Aires, capital da Argentina, quando seu pai, que trabalhava na Ford, foi transferido. Lá entrou na universidade no curso de engenharia mecânica, no Instituto Tecnológico, em sala com apenas quatro mulheres em um mar de rapazes. Os estudos acabaram sendo finalizados nos Estados Unidos.

Michele irá encarar, 25 anos depois, uma situação semelhante na planta que comandará. Na equipe de 700 pessoas, cerca de 90% são homens. A ideia é, aos poucos, começar a mudar essa proporção.

Michele chega à Gerdau Summit já com algumas metas. Além, é claro, de ajudar a dar um impulso na diversidade, o plano é “dobrar ou triplicar” a operação, que busca diversificar sua atuação – algo que a pandemia mostrou ser necessário. Hoje com o foco em cilindros para energia eólica, a unidade já está em processo de homologação de produtos para atender outros setores, como mineração e açúcar e álcool.

Pirâmide. A Gerdau tem apostado em programas em suas bases para alavancar a diversidade na companhia, que possui atualmente 30 mil funcionários. De janeiro para cá, o número de mulheres diretoras que reportam diretamente ao presidente Gustavo Werneck – que desde que assumiu o posto, há quase três anos, tem colocado o assunto na mesa ESG tanto dentro quanto fora da Gerdau – passou de zero para três. Do ano passado até agora, o percentual feminino nos cargos de liderança passou de 18% para 20,4%.

Além de iniciativas que buscam trazer mais diversidade, como um programa de trainee no qual 50% das contratações foram mulheres e um programa de estágio destinado a negros, a Gerdau vai atrelar metas relacionadas ao tema ESG ao bônus de longo prazo dos executivos da companhia.

A diretora global de Pessoas e Responsabilidade Social, Caroline Carpenedo, que iniciou sua carreira na Gerdau há 15 anos como trainee, conta que, nessa trajetória de se buscar mais diversidade na companhia, alguns dos processos de recursos humanos foram alterados. Para a seleção de grande parte dos cargos, por exemplo, foram retiradas informações como nome e endereço dos candidatos. Outra medida foi deixar de exigir inglês para postos em que seu uso não é necessário no dia a dia, e oferecer o curso nos casos em que a língua seja necessária em movimentos na carreira. “Temos trabalhado em dar as ferramentas”, diz.

Caroline comenta que, nessa busca por uma empresa mais diversa, é preciso planejamento. Para esse tipo de progresso, além de começar a preparar a base de profissionais, a Gerdau estabeleceu à liderança da empresa uma meta bastante clara: na hora de se preparar o mapa de

sucessão é preciso ter a indicação de ao menos uma mulher. Se a leitura for de que nenhuma executiva está pronta é preciso colocar a mão na massa para preparar as candidatas. Aos poucos os números do setor podem começar a mudar. No Brasil, a indústria siderúrgica emprega 112 mil pessoas, sendo 66,7 mil de efetivos, conforme dados do Instituto Aço Brasil (IABr). Do total, apenas 9% são mulheres.

“Em um momento em que as questões ESG ganham cada vez mais relevância, um avanço nessa agenda por parte das empresas, além de fazer-se necessário, tem sido monitorado de perto pelos investidores”, comenta a analista de Research especializada em ESG da XP, Marcella Ungaretti.

A professora da FGV, Claudia Yoshinaga, aponta que é um marco importante ver mulheres assumindo posições de liderança em setores historicamente tido como masculinos. “São inúmeras pesquisas que confirmam o benefício da diversidade, não só de gênero, para as empresas, trazendo diferentes perspectivas, mais produtividade e inovação.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 25/11/2020

PRESIDENTE DO BB CUMPRE PROMESSA E NOMEIA 'PRATA DA CASA' PARA CARGOS DE ALTO ESCALÃO

Depois da debandada de talentos na gestão anterior, André Brandão vê as promoções como uma forma de reter os principais nomes do banco

Por Aline Bronzati, O Estado de S.Paulo

O presidente do Banco do Brasil, André Brandão, tem cumprido o que prometeu antes de assumir o cargo: priorizar executivos 'prata da casa' em processos sucessórios. Desde que passou a comandar o banco, em setembro, vindo do HSBC, o executivo já nomeou ao menos quatro profissionais com histórico de longa data no conglomerado para posições de alto escalão, para as quais poderia trazer pessoas do mercado.

Depois da debandada de talentos na gestão anterior, Brandão vê no reconhecimento aos 'pratas da casa' como uma forma também de retê-los, conforme fontes. No início de setembro, o Estadão/Broadcast antecipou que o executivo, vindo da iniciativa privada, defendia 'o mais prata da casa possível' em eventuais movimentações em cargos mais altos.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/2/1606272865420.jpg>

Desde setembro, Brandão já nomeou ao menos quatro profissionais da casa para posições de alto escalão. Foto: Alan Santos/PR

Na última terça-feira, 24, novamente, foi nesta direção. O BB anunciou nesta terça a escolha do atual presidente da BB DTVM, Carlos André, para a vice-presidência de Gestão Financeira e de Relações com Investidores da instituição. Ele substituiu o economista e ex-BC Carlos Hamilton, que renunciou ao cargo e deve assumir, após

aprovações necessárias, a presidência da Cateno, conforme três fontes disseram ao Estadão/Broadcast, na condição de anonimato. A empresa é uma sociedade do BB com a Cielo.

Antes disso, duas outras vice-presidências já tinham sido preenchidas com 'pratas da casa'. Uma delas foi a primeira movimentação feita na gestão de Brandão. Ele trouxe o até então presidente da BB Seguridade, Bernardo Rothe, para a vice-presidência de negócios de atacado do banco.

Também nomeou o atual diretor de tecnologia do banco, Gustavo Fosse, para a vice-presidência de desenvolvimento de negócios e tecnologia, no lugar de Fabio Barbosa, indicado para o Conselho de Administração da instituição.

Na semana passada, Brandão promoveu ainda Ângela Beatriz de Assis à presidência da Brasilprev. Antes, ela era diretora de comunicação e marketing da companhia. Aqui, além de reconhecer uma 'prata da casa', cumpriu outra promessa: nomear mais mulheres no banco.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 25/11/2020

HIGHLINE COMPRA PHOENIX TOWER POR CERCA DE R\$ 2,5 BI E MIRA NOVAS AQUISIÇÕES

Por Circe Bonatelli

A Highline do Brasil, provedora de infraestrutura de telecomunicações do fundo norte-americano Digital Colony, fechou nesta terça-feira, 24, a compra da Phoenix Tower, empresa do setor pertencente a fundos geridos pela Blackstone.

Com a transação, a Highline adquire 2.500 torres de transmissão de telefonia e dados, ampliando seu portfólio para 3.200 unidades. O valor do negócio não foi revelado pelas partes, mas no mercado, comenta-se que gira em torno de R\$ 2,5 bilhões.

A Highline passa a ocupar agora a quarta posição no mercado brasileiro de torres, atrás somente da American Tower (19.000), da SBA (8.500) e da Torresur (6.500). Mas não pretende parar aí.

“Buscamos ser líderes em tudo o que fazemos. É um longo caminho pela frente. Não vamos atingir isso amanhã, claro, mas estamos trabalhando para isso”, afirma o CEO da Highline, Fernando Viotti, em entrevista exclusiva.

O executivo antecipou que há mais três negociações para aquisições de torres no curto prazo. Duas são privadas e ainda não podem ser reveladas. A terceira é uma oferta vinculante feita pelas torres da Oi, que serão negociadas por meio de leilão judicial na quinta-feira, 26. O negócio abrange 882 unidades e teve lance de R\$ 1,1 bilhão.

Quando se fala em torres, a conversa abrange desde as famosas torres altas de metal espalhadas por cidades e estradas até antenas em topos de prédios e dispositivos em ambientes fechados, como prédios comerciais, shoppings, hospitais e estádios. Esse tipo de infraestrutura é vital para as operadoras na oferta da telefonia e dados móveis, um mercado que vai crescer ainda mais com a chegada do 5G.

Antigamente, as operadoras (Vivo, Claro, TIM e Oi) tinham suas próprias torres. Com o passar dos anos, entretanto, elas decidiram concentrar seus investimentos nos serviços e optaram por vender a parte de infraestrutura para as chamadas 'torreiras', que podem compartilhar as antenas entre mais de uma operadora – dando mais eficiência ao mercado.

“Nosso objetivo é apoiar as operadoras, não competir com elas. A estratégia é de trabalhar no mercado de infraestrutura compartilhada. Não temos intenção de entrar no varejo e atender o cliente final”, explica o diretor de estratégia da Highline, Luis Minoru Shibata.

Da torre para a fibra

Após a consolidação como operadora de torres, a Highline partirá para o ramo de fibra ótica, em que atuará como uma provedora de rede neutra para operadoras que prestam serviço de banda larga.

“Primeiro, o foco foi consolidar a empresa de torres, o que coroamos hoje com a aquisição da Phoenix Tower. Agora passaremos a dar mais foco para as outras linhas de produtos”, conta Viotti.

A empresa ainda não possui redes de fibra. A participação neste segmento ocorrerá por meio de aquisições de outras empresas locais e pelo desenvolvimento de contratos sob medida (built to suit). Neste modelo, as redes de fibra serão desenvolvidas pela própria companhia com um traçado encomendado por uma operadora.

Conforme revelou a Coluna do Broadcast em outubro, a Highline se prepara para colocar na mesa uma proposta formal pelas redes de fibra ótica da Oi. Ela já participou da rodada inicial de ofertas não vinculantes pelo ativo, que reuniu aproximadamente dez interessados, e está calculando quanto vai oferecer no leilão, previsto para ocorrer no início de 2021.

Para a compra da Phoenix Tower, os recursos vieram da sua controladora, a Digital Colony, um peso-pesado com mais de US\$ 20 bilhões em investimentos globais em infraestrutura digital e que está decidido a ocupar o mercado brasileiro. Aliás, a própria Highline foi comprada pela Digital Colony do grupo Pátria Investimentos.

“A Digital Colony nos trouxe um espírito empreendedor e maior capacidade de investimento”, ressalta Viotti. “Estamos nos propondo a acelerar o crescimento e jogar em outra liga”. Fundada em 2012, a Highline acaba de completar oito anos de existência.

O Broadcast+ é a plataforma líder no mercado financeiro com notícias e cotações em tempo real, além de análises e outras funcionalidades para auxiliar na tomada de decisão.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 25/11/2020



VALOR ECONÔMICO (SP)

MATO GROSSO PLANEJA NOVOS LEILÕES DE RODOVIAS EM 2021

Governo fará o leilão de três lotes de rodovias estaduais nesta quinta-feira, e já planeja novo edital em dezembro

Por Taís Hirata — De São Paulo

O governo do Mato Grosso, que nesta quinta-feira (26) fará um leilão de três lotes de rodovias estaduais, já planeja as próximas concessões do setor.

Atualmente, há outros 1.000 quilômetros de estradas em estudo que poderão ser levadas a mercado, segundo o governador, Mauro Mendes (DEM). “Em 2021, devemos ter novos leilões. Estamos avaliando ao menos cinco rodovias”, disse ao Valor.

A próxima licitação a ser lançada deverá ser a da MT-010, que liga a capital Cuiabá à rodovia federal BR-163. O plano é lançar o edital já em dezembro, segundo Camillo Fraga, sócio da consultoria Houer, que tem estruturado os projetos do Estado.

O Mato Grosso já tem sete concessões rodoviária vigentes. Com o leilão, o número subirá para dez contratos. Os três novos projetos já receberam propostas de grupos interessados, e a concorrência será realizada nesta quinta, na sede da B3, em São Paulo.

O três lotes receberam ofertas, mas em um deles não haverá disputa - o lote chamado Tangará da Serra, que inclui um trecho de 233,2 km de vias, entre Jangada a Itanorte. Trata-se do contrato mais volumoso do leilão, com investimentos de R\$ 816 milhões.

O único interessado - e provável vencedor - foi o consórcio Via Brasil MT-130, da Conasa. A empresa, que também apresentou ofertas aos dois outros lotes do leilão, já opera duas concessões rodoviárias no Estado.

Nos demais lotes, haverá a concorrência de dois outros grupos, ambos formados por empresas menores. O primeiro lote é o da rodovia MT-220, entre Tabaporã e Sinop. A disputa se dará entre a Conasa e o consórcio Via Norte Sul, liderado pela construtora Constral. No último lote, da MT-130, a Conasa vai concorrer com o consórcio Primavera MT-130, liderado pela empresa de engenharia Vale do Rio Novo - que já foi sócia da concessionária MGO, em Minas Gerais.

Fraga, da Hoyer, comemorou o interesse. Ele aponta que o segundo lote da licitação, no qual houve apenas uma oferta, já havia sido alvo de leilão no passado, mas não houve interessados.

A pandemia, que neste ano levou ao atraso de diversos projetos de infraestrutura, não teve impacto significativo, diz Fraga. “São rodovias com muita demanda do agronegócio, que alimentam rotas de escoamento da safra aos portos de Santos (SP) e Miritituba (PA). A pandemia não trouxe um prejuízo significativo à movimentação na região e, por isso, não houve necessidade de revisão dos estudos”, afirma.

A velocidade em tirar o leilão do papel também foi outro ponto positivo, pois, em 2021, é esperada a concorrência de outras licitações de rodovias pelo país de perfil semelhante. “Para os próximos leilões, o principal desafio será dimensionar o ‘timing’, para evitar a disputa de outros projetos. O número de operadores de rodovias no país ainda é limitado e pode haver dificuldade para absorver tantas concessões.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 25/11/2020

A DURA VIDA DA EQUIPE ECONÔMICA NA CÂMARA

Seja qual for o futuro presidente, cenário será desafiador

Segue indefinida a disputa pela presidência da Câmara, corrida encabeçada pelo bloco do líder do PP, Arthur Lira (AL), nome preferido do Palácio do Planalto, e o grupo do presidente Rodrigo Maia (DEM-RJ). Os próprios envolvidos no duelo alertam: quem se arriscar a cravar um prognóstico do resultado da eleição está mal informado ou deliberadamente mal-intencionado, querendo passar uma visão distorcida da realidade para influenciar o jogo. Já se pode projetar sem medo de errar, contudo, que o cenário será desafiador para a equipe econômica, seja qual for o vencedor.

Nas últimas semanas, o ministro da Economia, Paulo Guedes, tem aproveitado eventos públicos para reiterar seu plano de voo. Enquanto tenta abrir espaço na agenda legislativa para a tramitação das reformas, trabalha para dar um impulso definitivo à votação de propostas que visam melhorar o ambiente de negócios, como o projeto que garante autonomia ao Banco Central, marcos regulatórios setoriais capazes de atrair investimentos e a nova Lei de Falências. Dia sim outro também, insiste em destravar as privatizações de Eletrobras, Correios, Porto de Santos e PPSA, a estatal que representa a União nos contratos de partilha do setor de petróleo - uma pauta louvável consagrada nas urnas em 2018, mas que até agora não emocionou os congressistas.

Seja qual for o futuro presidente, cenário será desafiador

Para conseguir abrir espaço abaixo do teto de gastos, integrantes da equipe econômica reforçam a necessidade de se implementar a tal agenda “3D”, composta por iniciativas que desobrigam, desvinculam e desindexam o Orçamento. São ações que já estão sob a análise do senador Márcio Bittar (MDB-AC) e podem até prosperar no Senado, mas enfrentam resistências de autoridades do próprio Executivo, na oposição e entre parlamentares da base aliada na Câmara. Bolsonaro em pessoa já as descredenciou num passado não tão remoto. O presidente ameaçou dar um cartão vermelho para quem defendesse não assegurar a reposição da inflação para a Previdência e o salário mínimo, mas acabou guardando-o no bolso depois que o assunto deixou as manchetes dos jornais.

A ideia, no entanto, nunca foi abandonada totalmente. Na percepção de integrantes do Centrão, Bittar está disposto a enfrentar os debates mais impopulares e até mesmo incluir em seu relatório medidas que podem causar preocupações no mercado, como fez quando defendeu usar recursos dos precatórios para ajudar o governo a erguer um programa social que substitua o Bolsa Família.

O relator do Orçamento e da chamada PEC do Teto de Gastos também estaria disposto, de acordo com interlocutores, a defender a tributação de lucros e dividendos ou prever o fim de isenções tributárias. Em outras palavras, aceita resolver os problemas do governo tanto do lado das receitas quanto no das despesas, desde que tenha respaldo dos partidos aliados, do

Ministério da Economia e, principalmente, do Planalto. Com razão, temeria ser abandonado no plenário. A articulação entre os líderes governistas tem um histórico de desencontros.

Isso vem ganhando corpo no Senado, porém na Câmara Guedes ainda não tem total apoio do Centrão para adotar medidas impopulares. Ele mesmo sabe disso, embora espere e torça para que o bloco abrace sua pauta, até como suposta estratégia para limpar a imagem de fisiologismo. Um influente parlamentar do grupo, no entanto, mostra que esse sonho não será fácil e já alerta que muitas das articulações mais fiscalistas conduzidas pelo ministro com Maia não reverberam entre os deputados governistas.

Inspirada pela frase de Bolsonaro segundo a qual sua administração não vai tirar nada do pobre para dar ao paupérrimo, a própria base aliada não quer aprovar qualquer iniciativa que acarrete perdas aos que estiverem da classe média para baixo na pirâmide sócioeconômica. “Em tempo algum”, sublinha um influente líder.

Não se trata, portanto, apenas de um problema de “timing” da política, como o ministro da Economia costuma falar, ou uma preocupação pontual dos parlamentares com as eleições municipais.

O problema de Guedes é que até mesmo o presidente Jair Bolsonaro resiste a algumas das suas ideias. Assim, um presidente da Câmara eleito com um empurrão do Planalto não iria assumir uma postura contrária à defendida pelo chefe do Poder Executivo, em favor do ministro. Ele certamente estaria disposto, inclusive, a tentar provar ao mercado que pode garantir estabilidade e previsibilidade aos agentes econômicos, mesmo sem atender todas as demandas da equipe econômica.

Do outro lado, o presidente Rodrigo Maia tem sido cada vez mais pressionado a decidir quem será seu candidato na disputa. Dependendo do nome escolhido, Guedes terá mais ou menos espaço para conversar, por exemplo, a respeito da criação de um novo imposto sobre transações financeiras ou de medidas que contrariariam interesses setoriais e são consideradas fundamentais pela ala liberal do governo. Baleia Rossi (MDB-SP) já se mostrou aberto a tratar de uma nova CPMF, diferentemente de Aguinaldo Ribeiro (PP-PB). Ex-ministro do Desenvolvimento, Marcos Pereira (Republicanos-SP) é interlocutor frequente do setor produtivo e sensível às queixas do empresariado.

O grupo político de Maia também tem negociado com a oposição, que possui cerca de 130 votos na Câmara e pode influenciar a eleição - sobretudo se votar unida. Isso quer dizer que um candidato deste campo pode ter que acolher algumas das bandeiras da esquerda, o que tem gerado na equipe econômica o receio de que as privatizações podem continuar empacadas.

A campanha ganha corpo e tudo o que Bolsonaro não quer é ver Maia fazendo seu sucessor. A sinalização do presidente de que pode se filiar a algum partido em março, caso não consiga mesmo viabilizar a criação do Aliança pelo Brasil, deve entrar nessa equação e acabar desequilibrando o jogo. Isso pode favorecer um candidato governista, mas está claro que não é garantia de que Guedes terá uma vida mais fácil a partir de fevereiro.

Fernando Exman é chefe da redação, em Brasília. Escreve às quartas-feiras

E-mail: fernando.exman@valor.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 25/11/2020

SP MUDA PROJETO DE PONTE SANTOS-GUARUJÁ

SP muda projeto de ponte Santos-Guarujá Novo estudo prevê central de 750 metros e eleva valor do investimento necessário para R\$ 3,9 bilhões

Por Daniel Rittner — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/OxsDKkb0WA0Cog6eASrdIID7WGo=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/2/c/bj2MtcQ7KN7OZumxE4q/foto25emp-101-ponte-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/OxsDKkb0WA0Cog6eASrdIID7WGo=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/2/c/bj2MtcQ7KN7OZumxE4q/foto25emp-101-ponte-b2.jpg)

Ilustração do novo projeto da ponte Santos-Guarujá, levado ao Ministério de Infraestrutura: vão central foi ampliado — Foto: Divulgação

O governo de São Paulo entregou ao Ministério da Infraestrutura, na semana passada, o novo projeto da ponte bilionária entre Santos e o Guarujá. Há mudanças significativas em relação aos estudos de engenharia divulgados em 2019. O vão central da ponte, que era de 400 metros, foi ampliado agora para uma distância de 750 metros entre seus pilares.

De acordo com o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto, as alterações cumprem exigências feitas pelo ministério para a aprovação do projeto. A ponte requer autorização federal porque afeta o Porto de Santos e suas estruturas, bem como as alças de acesso, se utilizam de terrenos da União.

As diferenças de arquitetura são nítidas. Em vez da estrutura estaiada, como na versão anterior, o novo projeto é de uma ponte pênsil - o desenho da Hercílio Luz (Florianópolis) ou da americana Golden Gate (São Francisco). Com 750 metros de largura e 85 metros de altura no vão principal, diz o secretário, fica afastado qualquer risco físico para a passagem de navios e expansões da atividade portuária.

A obra, que levaria 36 meses, teve orçamento reavaliado para R\$ 3,9 bilhões - antes estimava-se um gasto mais próximo de R\$ 3 bilhões. O investimento seria totalmente privado, por meio de um aditivo ao contrato de concessão da Ecovias, empresa que administra o sistema de rodovias Anchieta-Imigrantes. Originalmente, o contrato vence em 2026.

O ministro Tarcísio Freitas tem adotado um discurso de ceticismo sobre a viabilidade da ponte e colocado o projeto de um túnel submerso como alternativa preferencial para a ligação seca Santos-Guarujá. A preocupação de Tarcísio é com eventuais prejuízos às manobras de navios de grande porte. Nas palavras dele, “ponte não combina com porto”.

O projeto de túnel, com uma localização diferente da ponte (entre os bairros Macuco e Itapema) recebeu o apoio de operadoras de terminais portuárias. Elas se uniram em um movimento para defender a ligação submersa de 1,7 quilômetro e orçada em R\$ 3,5 bilhões.

No dia 16, em visita ao porto, o ministro disse que “é total a possibilidade” de incluir a obra do túnel entre as exigências assumidas pelo vencedor do processo de desestatização da antiga Codesp, cuja denominação mudou para Santos Port Authority (SPA).

“A gente está estudando isso com muito afinco e verifica que cabe dentro da concessão. Estamos agora fazendo os estudos [...] para oferecer uma boa solução logística, de mobilidade, que não atrapalhe a expansão e o desenvolvimento do Porto de Santos”, afirmou.

Para o secretário Octaviano, os dois projetos não são excludentes, mas complementares. Ele só enfatiza que o túnel, por suas características e localização, teria mais foco em mobilidade urbana. A ponte, argumenta, tem mais vocação logística e deverá receber até cinco mil caminhões por dia. Espera-se cortar em dois terços o tempo de viagem das cargas e desafogar a rodovia Cônego Domênico Rangoni.

Octaviano afirma que foram feitas simulações de manobras no Tanque de Provas da USP, incluindo cenários críticos (ventos de até 40 nós, perda de controle do leme, rompimento do cabo do rebocador), e a conclusão é de que a ponte não prejudica movimentações.

A assessoria do Minfra informou que “será realizada análise cuidadosa do material disponibilizado e brevemente apresentado [durante reunião com o governo paulista e a Ecovias], bem como uma verificação por parte dos proponentes do projeto dos apontamentos já previamente indicados no encontro”.

“Tudo isso será avaliado juntamente com a alternativa de túnel para definição da solução mais adequada também o melhor endereçamento para viabilização do projeto - tanto em relação ao seu custo quanto a seu prazo, seja no âmbito do projeto de desestatização do porto ou outro desenho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 25/11/2020

MATO GROSSO PLANEJA NOVOS LEILÕES DE RODOVIAS EM 2021

Governo fará o leilão de três lotes de rodovias estaduais nesta quinta-feira, e já planeja novo edital em dezembro

Por Taís Hirata — De São Paulo

O governo do Mato Grosso, que nesta quinta-feira (26) fará um leilão de três lotes de rodovias estaduais, já planeja as próximas concessões do setor.

Atualmente, há outros 1.000 quilômetros de estradas em estudo que poderão ser levadas a mercado, segundo o governador, Mauro Mendes (DEM). “Em 2021, devemos ter novos leilões. Estamos avaliando ao menos cinco rodovias”, disse ao Valor.

A próxima licitação a ser lançada deverá ser a da MT-010, que liga a capital Cuiabá à rodovia federal BR-163. O plano é lançar o edital já em dezembro, segundo Camillo Fraga, sócio da consultoria Houer, que tem estruturado os projetos do Estado.

O Mato Grosso já tem sete concessões rodoviária vigentes. Com o leilão, o número subirá para dez contratos. Os três novos projetos já receberam propostas de grupos interessados, e a concorrência será realizada nesta quinta, na sede da B3, em São Paulo.

O três lotes receberam ofertas, mas em um deles não haverá disputa - o lote chamado Tangará da Serra, que inclui um trecho de 233,2 km de vias, entre Jangada a Itanorte. Trata-se do contrato mais volumoso do leilão, com investimentos de R\$ 816 milhões.

O único interessado - e provável vencedor - foi o consórcio Via Brasil MT-130, da Conasa. A empresa, que também apresentou ofertas aos dois outros lotes do leilão, já opera duas concessões rodoviárias no Estado.

Nos demais lotes, haverá a concorrência de dois outros grupos, ambos formados por empresas menores. O primeiro lote é o da rodovia MT-220, entre Tabaporã e Sinop. A disputa se dará entre a Conasa e o consórcio Via Norte Sul, liderado pela construtora Constral. No último lote, da MT-130, a Conasa vai concorrer com o consórcio Primavera MT-130, liderado pela empresa de engenharia Vale do Rio Novo - que já foi sócia da concessionária MGO, em Minas Gerais.

Fraga, da Houer, comemorou o interesse. Ele aponta que o segundo lote da licitação, no qual houve apenas uma oferta, já havia sido alvo de leilão no passado, mas não houve interessados.

A pandemia, que neste ano levou ao atraso de diversos projetos de infraestrutura, não teve impacto significativo, diz Fraga. “São rodovias com muita demanda do agronegócio, que alimentam rotas de escoamento da safra aos portos de Santos (SP) e Miritituba (PA). A pandemia não trouxe um prejuízo significativo à movimentação na região e, por isso, não houve necessidade de revisão dos estudos”, afirma.

A velocidade em tirar o leilão do papel também foi outro ponto positivo, pois, em 2021, é esperada a concorrência de outras licitações de rodovias pelo país de perfil semelhante. “Para os próximos leilões, o principal desafio será dimensionar o ‘timing’, para evitar a disputa de outros projetos. O

número de operadores de rodovias no país ainda é limitado e pode haver dificuldade para absorver tantas concessões.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 25/11/2020



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

24 ESTADOS PRECISAM AUMENTAR INVESTIMENTOS EM SANEAMENTO PARA ATINGIR METAS DA NOVA LEI DO SETOR

Lei do Saneamento Básico prevê 99% da população atendida por água potável e 90% atendida por esgoto até 2033.

Por G1

O Brasil precisa chegar a 2033 com 99% de sua população atendida com água tratada e com 90% coleta e tratamento de esgoto. Essas metas fazem parte da Lei do Saneamento Básico, sancionada em julho. Para serem atingidas, no entanto, 24 estados precisam ampliar seus

investimentos em saneamento básico, segundo levantamento do Instituto Trata Brasil.

Universalização do saneamento básico

Dados de 2018

	% com água potável	% com coleta de esgoto	quantas vezes investimento precisa ser ampliado
Distrito Federal	99	89	0
São Paulo	96	90	0
Paraná	94	71	0
Pernambuco	81	28	1,38
Roraima	81	52	1,49
Minas Gerais	82	72	2,71
Espírito Santo	81	55	2,11
Mato Grosso do Sul	86	50	2,18
Rio de Janeiro	90	65	3,83
Sergipe	87	25	2,08
Goiás	86	46	3,06
Bahia	82	40	3,24
Tocantins	79	26	2,65
Rio Grande do Norte	87	24	3,37
Santa Catarina	89	24	3,72
Mato Grosso	89	36	5,17
Rio Grande do Sul	86	32	6,12
Paraíba	74	36	7,16
Alagoas	75	21	7,69
Acre	47	10	2,96
Ceará	59	25	6,94
Piauí	76	14	16,36
Amapá	81	10	18,43
Maranhão	56	14	8,66
Rondônia	49	5	8,22
Pará	46	5	9,57
Amazonas	35	7	8,03

Fonte: Instituto Trata Brasil

No Plano de Saneamento Básico (Plansab), promulgado em 2013, metas similares previam investimentos de R\$ 148 bilhões em abastecimento de água e R\$ 224 bilhões em esgotamento sanitário ao longo de 15 anos, totalizando R\$ 373 bilhões - cerca de R\$ 24,9 bilhões por ano. Em 2018, no entanto, esse valor ficou em R\$ 13,1 bilhões.

De acordo com o estudo, que usou dados de investimento e atendimento de água e esgoto do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), a meta de investimento do Plansab e do diagnóstico realizado pelo consórcio formado pela Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto e a companhia holandesa Klynveld Peat

Marwick Goerdeler (ABCON-KPMG) em 2019, mantido o atual patamar anual de investimento, apenas o Distrito Federal, São Paulo e Paraná atingirão as metas. As três unidades da federação já têm os serviços quase universalizados.

A necessidade de ampliação de investimentos é maior no Amapá: no estado, o estudo estima que o investimento precisa ser ampliado em 18,43 vezes para atingir a meta de universalização até 2033, passando dos R\$ 6 milhões anuais investidos em média entre 2014 e 2018 para R\$ 141 milhões.

[https://s2.glbimg.com/w5Dor0ZQVVpSsy0XDmqL5Uc0N0o=/0x0:1340x1730/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/A/t/bU1u1QSTeBSIUxMLhSzA/ghpyy-universaliza-o-do-saneamento-b-sico.png](https://s2.glbimg.com/w5Dor0ZQVVpSsy0XDmqL5Uc0N0o=/0x0:1340x1730/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/A/t/bU1u1QSTeBSIUxMLhSzA/ghpyy-universaliza-o-do-saneamento-b-sico.png)

Saneamento básico — Foto: Economia G1

Outros 16 estados também têm média de investimentos muito abaixo da prevista para que a meta seja atingida: Acre, Ceará, Piauí, Maranhão, Rondônia, Pará, Amazonas, Goiás, Bahia, Tocantins, Rio Grande do Norte, Santa Catarina, Mato Grosso, Rio Grande do Sul, Paraíba e Alagoas.

Em sete estados, o estudo aponta que a média histórica de investimentos é relevante, mas abaixo do previsto para a universalização: Pernambuco, Roraima, Minas Gerais, Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro e Sergipe.

Queda nos investimentos

O estudo mostrou que os investimentos anuais necessários à universalização pelo Planslab nunca foram cumpridos.

Em 2014, ano com maior investimento total em água e esgoto, foram investidos (em valores atualizados) R\$ 14,2 bilhões - 57% do necessário. Já entre 2014 e 2018 houve redução de 12,3% nos investimentos totais em água e esgoto no Brasil.

O nível de investimento em abastecimento de água no ano de 2018 foi de R\$ 5,7 bilhões, 7,1% inferior ao investimento em 2014. No mesmo período, o investimento em abastecimento de esgoto regrediu 30,9%.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data : 25/11/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MINFRA DEFENDE PROPOSTAS DE AFRETAMENTO A TEMPO PARA AVANÇO DA CABOTAGEM

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 25/11/2020 - 18:00



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190926-porto-itajai.jpg>
Arquivo/Divulgação

Para Dino Batista, se esses instrumentos de afretamento propostos no PL 4199/2020 não forem efetivos em termos de custos, novos entrantes podem ficar desinteressados em se habilitar ao BR do Mar e governo não conseguirá atingir objetivos.

O diretor do departamento de navegação e hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Batista, disse, nesta quarta-feira (25), que o programa BR do Mar pode ser um avanço para a cabotagem,

mas precisa estar atrelado ao uso efetivo de instrumentos de afretamento a tempo propostos no projeto de lei 4199/2020. Para Batista, se eles não forem efetivos em termos de custos, novos entrantes podem ficar desinteressados em se habilitar ao programa e o governo não conseguirá atingir o objetivo de regularidade de prestação do serviço e mitigação do uso da circularização que hoje acontece na navegação brasileira.

Batista disse que o afretamento a tempo é visto como fundamental para reduzir custos operacionais na cabotagem e ampliar a participação do modal na matriz de transportes. Ele reconheceu que existem dificuldades para fazer valer a resolução normativa RN-06, do Conselho Nacional de Imigração, que estabelece os mínimos de um quinto de brasileiros a partir de 90 dias da embarcação em águas brasileiras e de um terço de brasileiros a partir de 180 dias. “A presença de brasileiros é fundamental para segurança da navegação e, quando ampliamos a possibilidade de afretamentos a tempo, poderíamos trazer maior dificuldade no controle dessa segurança da navegação”, afirmou durante o IX Workshop de Direito Marítimo, promovido pelo Tribunal Marítimo.

Batista citou o derramamento de óleo na costa brasileira em 2019 como exemplo de risco que pode ser trazido por embarcações de bandeiras estrangeiras sem nenhum controle. “Se simplesmente abríssemos o mercado brasileiro para afretamento a tempo de qualquer terceiro, significaria inundar a cabotagem brasileira de embarcações com bandeira estrangeira, navegada por estrangeiros, com nenhum vínculo com o país e potencial aumento de risco para navegação, trazendo maior receio com relação a alguns eventos”, salientou.

O Minfra entende que a proposta de que esse afretamento seja feito a partir de empresas subsidiárias das EBNs reduz a exposição ao mercado internacional, sobretudo à volatilidade dos fretes, bem como impede a exposição ao controle naval estar em mãos de estrangeiros. Para Batista, isso evitará a presença de EBNs que sejam simples brokers no mercado de afretamento a tempo. O ministério avalia que a redução de opex ampliará participação da cabotagem na matriz logística brasileira.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) identifica um risco à presença de especuladores e à volatilidade no mercado de afretamentos mundiais. O diretor-presidente da Abac, Cléber Lucas, alertou que, na tentativa de dar maior concorrência, a alteração da 9432 proposta no PL abre possibilidade de EBNs ou empresas de navegação operarem somente com base em afretamento. Para a redução de opex, a associação considera o afretamento de embarcações estrangeiras por tempo de subsidiária integral de empresa brasileira no exterior um bom conceito, na medida em que mantém sob domínio da EBN embarcações que vão operar no Brasil continuando com bandeira de origem.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/11/2020*

PETROBRAS ABRE EDITAL PARA TESTAR NOVAS SOLUÇÕES NAS ÁREAS DE SAÚDE E SEGURANÇA OPERACIONAL

Da Redação ECONOMIA 24/11/2020 - 20:54

A Petrobras lança hoje edital para selecionar até dez start-ups. O valor a ser investido pode chegar a R\$ 600 mil. O objetivo é testar novas soluções nas áreas de saúde, segurança operacional, otimização e automação de processos. As inscrições vão até o dia 07 de dezembro. Cada empresa poderá receber até R\$ 60 mil.

- O objetivo é acelerar a inovação aberta. Procuramos soluções que já estão maduras e que possam ser testadas na companhia - disse Ricardo Ramos, consultor de inovação aberta do centro de Pesquisas da Petrobras.

A estatal busca soluções para monitorar a saúde do trabalhador, as condições ambientais e sistema de inteligência artificial para otimizar a análise das propostas recebidas. Esse tipo de chamada pública mais ágil será aplicada em outras áreas da estatal ao longo do próximo ano.

- Queremos estimular o empreendedorismo e permitir que essas empresas tenham suas iniciativas validadas dentro do ambiente da Petrobras - disse Ramos.

Mais informações no site petrobr.as/editalsolucoes

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2020

TOKARSKI: QUANTO MENOS REVISÃO E CRIAÇÃO DE NORMAS, MELHOR PARA O SETOR PORTUÁRIO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 24/11/2020 - 20:43



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201001-porto-de-imbituba-navio-amarracao.jpg>

De acordo com o diretor, para garantir a segurança jurídica o ideal é discutir o máximo possível o projeto de regulação, a modificá-lo posteriormente.

O diretor da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski afirmou, durante o Export Brasil, realizado nesta terça-feira (24) que a segurança jurídica é assegurada à medida que ocorrem poucas alterações no arcabouço jurídico

no setor. Portanto, para ele o mais importante é buscar esgotar o máximo possível o debate do projeto de regulação, a alterá-la após ser executada.

“Toda e qualquer mudança cria insegurança”, pontua o diretor. Para ele, a melhor norma é aquela que perdura ao longo dos anos. Por esta razão, Tokarski afirmou que já chegou a propor dentro da agência que fossem realizadas pelo menos três audiências públicas para debater regulamentos, com o intuito de alcançar o melhor resultado. Para ele, o ideal é sejam analisados os impactos regulatórios antes de propor modificações. “É preferível gastar mais tempo no projeto que na execução”, complementa.

Ele afirmou que o setor passou por importantes e boas mudanças recentemente, com os últimos decretos que flexibilizaram a atividade portuária, mas que agora é hora de “dar uma respirada”. Segundo ele, a Antaq possui ferramentas capazes de reduzir a necessidade de mudança nas leis. Ele ressaltou ainda que caso uma lei seja revisada irá criar insegurança jurídica, tendo em vista que normalmente toda a norma acaba sendo revisitada, não apenas determinado aspecto.

Como exemplo de insegurança jurídica Tokarski citou o caso do Reporto que não deve ser renovado. De acordo com ele, sem a prorrogação do regime, as empresas deverão pedir à agência reequilíbrio contratual, pois este está baseado no reconhecimento da vigência do benefício. O Reporto é um regime tributário especial que desonera a importação de máquinas e equipamentos para os setores portuário e ferroviário. Ele fica em vigência até 31 de dezembro deste ano.

Já o diretor-presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, também presente ao evento, avalia que algumas leis precisam passar por importantes mudanças, como é o caso da Lei 10.233/01. Segundo ele, dentre as mudanças ele destaca uma maior definição das competências da Antaq, além da necessidade de inserção de aspectos específicos do setor portuário.

Ele afirmou ainda que algumas mudanças importantes ocorridas recentemente no setor portuário, como é o caso da aprovação da nova Lei 14.047/2020 que modifica a Lei dos Portos (Lei 12.815/13), tendem a tornar o ambiente portuário mais equilibrado em termos de competitividade. Barbosa destacou que desde a promulgação da Lei dos Portos houve um aumento significativo no número de Terminais de Uso Privado (TUPs), pelo fato de a regulamentação sobre arrendamentos nos portos organizados ser pouco atrativa e amigável. “Hoje estamos vivendo outro momento com condições mais favoráveis, tanto é que os arrendamentos estão indo bem e logo, logo vamos viver um ambiente de equilíbrio”, frisou o diretor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2020

RUMO ASSINA MEMORANDO DE ENTENDIMENTO COM O GRUPO DP WORLD PARA CONSTRUÇÃO DE NOVA ESTRUTURA LOGÍSTICA NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/11/-0001 - 20:53



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191121-dp-world-santos.jpg>

Projeto em avaliação prevê instalação de dois terminais portuários para ampliar em 11 milhões de toneladas a movimentação de grãos e fertilizantes no maior complexo portuário da América Latina.

A Rumo e a DP World Brazil BV, subsidiária do Grupo DP World assinaram um memorando de entendimento para estudar a instalação de um novo complexo

para exportação de grãos e importação de fertilizantes na margem esquerda do Porto de Santos. A nova estrutura deve ser erguida em área pertencente à DP World Santos, ampliando em 11 milhões de toneladas a movimentação dessas cargas no maior complexo portuário da América Latina. De acordo com os estudos preliminares, a construção pode começar já em 2022, com as operações tendo início entre 2023 e 2024.

O projeto em análise deve utilizar predominantemente o modal ferroviário para recepção e expedição de cargas e tem capacidade de movimentação de 8 milhões de toneladas de grãos para exportação e 3 milhões de toneladas de fertilizantes em importação.

"Desenhado dentro dos melhores padrões de engenharia, o projeto resultará no maior e mais eficiente terminal de grãos e fertilizantes da região", afirma Pedro Palma, vice-presidente comercial da Rumo. "A ideia é que seja uma peça importante na consolidação do corredor ferroviário até o Porto de Santos como o mais relevante para o agronegócio nacional".

Rio Oil & Gas 2020

Ainda de acordo com os estudos preliminares, a nova infraestrutura contará com um ramal de acesso ferroviário totalmente independente daquele utilizado hoje nas operações do terminal portuário. Construído do zero, esse ramal dará acesso às novas instalações de armazenagem por meio de uma pera ferroviária com capacidade para receber trens de 2.235 metros de comprimento (aproximadamente 120 vagões). Os silos de grãos e o armazém de fertilizantes terão, respectivamente, capacidade estática de 200 mil toneladas e 120 mil toneladas. As operações marítimas ocorrerão por meio de novos berços de atracação. Toda a movimentação de cargas entre berços, silos, armazém e moegas será realizada por meio de correias transportadoras.

Expansão ferroviária

O plano de negócios da Rumo prevê investimentos expressivos para ampliar de forma relevante a capacidade de transporte ferroviário no País. Nele, está incluída a criação de novas capacidades portuárias, importante elo da cadeia logística, especialmente para o agronegócio brasileiro.

A empresa está concluindo as obras da Malha Central (tramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul), que deve entrar em operação no primeiro semestre do ano que vem. Como ocorre hoje com a Malha Norte e o agronegócio de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a Central se conectará à Malha Paulista para viabilizar o escoamento da produção agrícola de Goiás, Tocantins e Minas Gerais até o Porto de Santos.

Em paralelo, a companhia segue com os investimentos atrelados à renovação antecipada da concessão da Paulista, cuja capacidade passará das atuais 35 milhões de toneladas por ano para 75 milhões de toneladas por ano até 2026. Tal aumento é imprescindível para o que se projeta em termos de exportação de grãos originários dos vários estados que se conectam a essa malha:

68,8 milhões de toneladas em Mato Grosso e 20,4 milhões de toneladas em Goiás, por exemplo, de acordo com dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

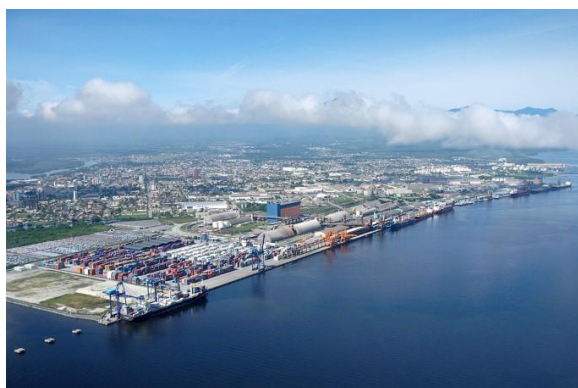
No Porto de Santos, a expansão do modal ferroviário está presente no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Inclusive, levantamentos técnicos apontam a necessidade de um incremento em sua capacidade ferroviária de 91%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2020

PORTOS DO PARANÁ AVANÇA NO PROJETO PARA A OBRA DE DERROCAGEM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/11/-0001 - 20:53



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170216-porto-de-paranagua.JPG>

A Portos do Paraná iniciou a elaboração do projeto executivo para a remoção de parte do complexo de rochas conhecido como Pedra da Palangana. A formação, que fica submersa na região do Porto de Paranaguá, está localizada na área de manobra, limitando a capacidade e o tráfego dos navios na entrada da baía.

Investimento - O investimento previsto para projeto e obra é de cerca de R\$ 23,28 milhões, com recursos próprios da empresa pública. Tecnicamente chamada de derrocagem, a obra é aguardada há anos por toda a comunidade portuária.

Limitação - “Essas rochas limitam a profundidade na entrada da baía. Com a remoção, junto com os investimentos que estamos fazendo em dragagem permanente, teremos ganhos operacionais efetivos. Com o fim das obras, o Porto de Paranaguá terá uma condição inédita para receber navios maiores. Isso tem impacto direto tanto na nossa movimentação quanto na economia como um todo”, afirma o diretor-presidente da empresa pública, Luiz Fernando Garcia.

Expectativa - A expectativa é que em 12 meses a pedra já não seja mais um obstáculo para a navegação no porto paranaense.

Rio Oil & Gas 2020

Execução - A obra e o projeto executivo serão desenvolvidos pelo Consórcio Boskalis - Fabio Bruno - SLI - DEC, vencedor da licitação. A previsão é que o projeto esteja finalizado em três meses e a obra, que compreende a mobilização dos equipamentos, perfuração, desmonte e remoção das rochas, dure oito meses, contados a partir da finalização e aprovação do projeto.

Levantamentos hídricos - Segundo a Diretoria de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, inicialmente serão realizados levantamentos hidrográficos e sondagens para subsidiar a elaboração do projeto executivo.

Aprofundamento - Como explica Bruna Calloni, coordenadora de Batimetria e Dragagem, da Gerência de Engenharia Marítima (GMAR), a execução desta obra permitirá o aprofundamento do canal de acesso principal, na região do maciço rochoso das Palanganas, compatibilizando com as profundidades obtidas na dragagem de aprofundamento – em torno de 14 metros.

Ganho de calado - “Será possível obter um ganho de calado operacional com maior segurança à navegação, garantindo que as dimensões do canal de acesso aquaviário atendam à demanda de navios de maior porte, o que torna os portos do Paraná mais competitivos comercialmente”, afirma.

Menos tempo de espera - Além disso, acrescenta a engenheira, a derrocagem permitirá a redução do tempo de espera para as manobras de atracação e desatracação e, conseqüentemente, um

incremento nas janelas operacionais, que é o período em que os navios têm condições de manobrar.

Derrocagem - Na obra serão removidas seis porções do maciço rochoso que somam 22,3 mil metros cúbicos. As formações são parte da Pedra da Palangana, que tem mais de 200 mil metros cúbicos.

Fragmentação - “A fragmentação da porção do maciço rochoso a ser derrocada se dará por explosões subaquáticas. Durante toda a obra são previstos programas de monitoramento e controle ambiental para mitigação de possíveis riscos”, garante a representante do GMAR, da Portos do Paraná.

Janela de execução - Segundo a engenheira, a obra deverá seguir janela de execução de forma a não afetar a passagem de navios e operação do porto.

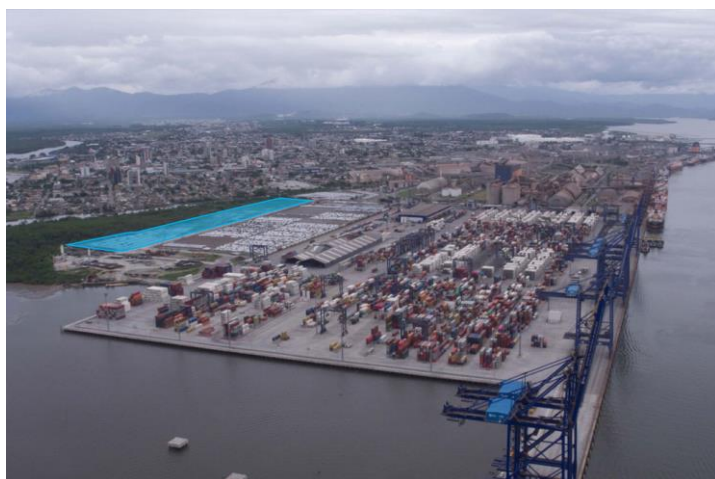
Licença ambiental - A derrocagem já tem licença ambiental, emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), para a execução. Essa está inserida na licença de instalação 1144/2016, da dragagem de aprofundamento de 2017.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2020

PORTOS DO PARANÁ PUBLICA COMUNICADO RELEVANTE SOBRE LEILÃO DE ÁREA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/11/-0001 - 20:53



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201124-porto-de-paranagua-veiculo.jpg>

A Portos do Paraná publicou Comunicado Relevante sobre o Leilão 01/2020, para arrendamento da nova área de veículos no Porto de Paranaguá. Em atenção à excepcionalidade da situação da pandemia de COVID-19, o horário de recebimento de envelopes previsto no Evento 6 do Cronograma dos Eventos no Item 26.1.1 do Edital foi estendido e será realizado das 10h às 14h, no dia 15 de dezembro, na B3 (Rua XV de Novembro,

nº 275, Centro – São Paulo/SP).

Para a entrega dos documentos, será autorizado o acesso de apenas um proponente por vez, devendo este deixar o ambiente de aporte após a entrega dos documentos e assinatura do Termo de Recebimento de Envelopes. O acesso ao ambiente de aporte de envelopes deverá ser realizado com o número mínimo de pessoas necessárias à entrega dos documentos, considerando que somente é exigida a presença dos representantes da participante credenciada para a entrega dos envelopes e assinatura do Termo de Recebimento de Envelopes a ser emitido pela B3.

Não é obrigatória a presença dos representantes credenciados da proponente. o Termo de Recebimento de Envelopes a ser entregue pela B3 à participante credenciada constituirá documento suficiente para o ateste da entrega dos envelopes pelas proponentes, independentemente de qualquer ata eventualmente divulgada pela Comissão Permanente de Licitação em momento posterior.

Todas as proponentes, sejam estas individuais ou consórcios, deverão indicar através de sua participante credenciada, por e-mail à B3, o nome completo das três pessoas que a representarão na Sessão Pública do Leilão, sendo que duas destas deverão constituir os respectivos

representantes credenciados e a terceira deverá ser a representante de sua participante credenciada.

A sessão pública dos leilões acontecerá em 18 de dezembro, a partir das 15h. Será assegurado o acesso ao local do leilão a, no máximo, três pessoas por proponente, seja esta individual ou consórcio, quantidade esta que representa a totalidade dos presentes em nome da proponente e de sua participante credenciada, sendo obrigatória a presença de ambos para que seja possível a prática de todos os atos previstos em edital pela proponente.

Somente será autorizada a entrada de público geral, imprensa e demais interessados após a entrada das pessoas já mencionadas, respeitadas as limitações de espaço.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2020