

Projeto que prevê incentivos à cabotagem pode ser avaliado nesta terça (27), mas disputa política ameaça votação

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54630:1559833719/Porto.jpeg?f=Default&\\$p\\$f=efee24d&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54630:1559833719/Porto.jpeg?f=Default&pf=efee24d&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

No total, até agora, projeto que incentiva a cabotagem recebeu 83 emendas de deputados

nem cheguem a ser iniciados. Um dos motivos é a disputa pela presidência da Comissão Mista de Orçamento (CMO).

Pela terceira vez, o projeto BR do Mar, que prevê incentivos à cabotagem, entrou na pauta da Câmara dos Deputados. O tema pode ser avaliado nesta terça (27), mas ainda existe a possibilidade de que, novamente, os trabalhos

Nas últimas duas semanas, as votações do BR do Mar foram adiadas em razão da obstrução anunciada por partidos de oposição e também da base de apoio ao governo. Deputados do PT, do PDT, do PSB, do PCdoB, do Psol e da Rede querem a análise da Medida Provisória 1000/20 com o objetivo de aumentar o valor das últimas parcelas do auxílio emergencial de R\$ 300 para R\$ 600.

Já outros partidos (Avante, PL, PP e PSD) estavam em obstrução por causa de disputas na instalação da CMO e da sucessão da Presidência da Câmara, que ocorrerá em fevereiro do ano que vem.

Enquanto isso, o deputado João Carlos Gurgel (PSL-SP), escolhido para relatar o projeto, utiliza o tempo o para se inteirar sobre o setor portuário e ouvir especialista e entidades. O parlamentar recebeu o relatório do texto no último dia 16, mas ainda não o protocolou.

Segundo Gurgel, o projeto que prevê incentivos à cabotagem só será apreciado se já estiver instaurada a CMO. "Eu vou apresentar tão logo sinta segurança de que o trabalho está feito de forma correta. Se ele for motivo de trancar pauta, não vou deixar o País parado por causa dele, essa é minha posição. A hora que destravar (a CMO), eu coloco o projeto para ser discutido e votado".

É grande a possibilidade de que o relator faça ajustes no texto enviado pelo governo. No total, até agora, foram protocoladas 83 emendas de deputados.

Algumas delas são relacionadas ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e à prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). O benefício tem validade até 31 de dezembro, mas o setor pode que ele seja mantido pelos próximos anos.

Há também deputados que apontam questionam a entrada de embarcações estrangeiras afretadas em águas brasileiras. O motivo é a suspensão fiscal de todos os tributos federais.

Sem adiantar quais alterações trará em seu parecer, o deputado relator afirma que um dos pontos discutidos com o governo é sobre o AFRMM. Diversas emendas sugerem a redução ou a isenção do frete para navegação de longo curso. O pleito vem principalmente do agronegócio, já que a alíquota de 25% tem peso significativo no preço de fertilizantes.

Infraestrutura

O Ministério da Infraestrutura e o Ministério Público do Trabalho (MPT) avaliam possíveis melhorias do texto do artigo 12º do projeto de lei do BR do Mar. A ideia é dar mais ênfase ao respeito às normas internacionais e ao fortalecimento dos acordos e convenções coletivas de trabalho.

A expectativa é de que a proposta da pasta traga mais segurança jurídica e a possibilidade de que sejam reduzidos os custos com o trabalhador marítimo brasileiro, a principal queixa dos armadores.

“No entanto, uma vez apresentado um projeto de lei, qualquer alteração cabe ao Congresso Nacional. O Minfra espera que o Congresso considere a necessidade de celeridade para a tramitação da proposta”, destacou a pasta, em nota.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 27/10/2020

CÂMARA ADIA DISCUSSÕES SOBRE BR DO MAR PELA TERCEIRA VEZ

Por conta do encerramento da sessão, projeto voltará à pauta apenas na próxima terça-feira (3)

Por Fernanda Balbino



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.73935:1590523555/Navio-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=15dec06&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.73935:1590523555/Navio-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=15dec06&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

BR do Mar facilita o afretamento de navios estrangeiros e é considerado uma das prioridades do setor (Foto: Arquivo/Carlos Nogueira/AT)

terceira vez na Câmara dos Deputados. Agora, o BR do Mar voltará à pauta apenas na sessão plenária da próxima terça-feira (3).

As discussões sobre o Projeto de Lei nº 4.199, do Governo Federal, que prevê incentivos às operações de cabotagem, foram adiadas pela

A sessão foi encerrada pelo presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ). Apesar do pedido feito antes da abertura dos trabalhos, os partidos da base do governo continuam em obstrução, o que impediu a votação de matérias, entre elas, a do BR do Mar.

Enquanto os partidos do Centrão prendem as sessões por causa de um imbróglio que envolve a presidência da Comissão Mista de Orçamento (CMO), a oposição o faz para que a Medida Provisória (MP) que prorroga o pagamento e reduz o valor do auxílio emergencial seja pautada.

“O Ministério da Infraestrutura segue aguardando que o Congresso considere a necessidade de celeridade para a tramitação da proposta. Uma vez apresentado um projeto de lei, a tramitação cabe ao Congresso Nacional”, destacou a pasta, em nota.

O projeto é considerado uma das prioridades do setor de infraestrutura nacional. O BR do Mar vai facilitar o afretamento de navios estrangeiros, situação permitida atualmente apenas durante o período de construção de navio encomendado a estaleiro nacional.

Ainda de acordo com o projeto, a partir do ano que vem as empresas poderão afretar duas embarcações a casco nu, ou seja, alugar navio vazio para uso. Em 2022, poderão ser três navios e, a partir de 2023, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento. Essas embarcações deverão navegar com suspensão da bandeira de origem. A bandeira do país vincula diversas obrigações legais, desde comerciais, fiscais e tributárias até as trabalhistas e ambientais.

Responsabilidade

Maia pediu responsabilidade aos partidos da base do governo para que acabem com a obstrução do Plenário. “Espero que a responsabilidade prevaleça. Se o governo não tem interesse nestas medidas provisórias, eu não tenho o que fazer. Eu pauto, a base obstrui e eu cancelo a sessão”, lamentou.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 27/10/2020

MARCELO SAMMARCO: LIBERDADE ECONÔMICA E PREÇOS PRATICADOS NO SETOR PORTUÁRIO

Há uma linha divisória muito tênue entre estimular a livre concorrência e acionar ferramentas de controle para coibir eventuais abusividades

Por Marcelo Sammarco

Nos últimos anos, o Brasil vem adotando uma política liberal visando potencializar o aporte de investimentos privados nos mais diversos setores da economia, incluindo os de infraestrutura portuária e de logística e transporte de cargas.

Prova disso é a Lei de Liberdade Econômica (Lei 13.874 de 2019), que estabelece normas de proteção à livre iniciativa e disposições sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador. A referida lei carrega no seu texto os princípios norteadores da liberdade econômica, cabendo destacar a liberdade como uma garantia no exercício das atividades econômicas e a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício destas atividades.

Claramente, a Lei de Liberdade Econômica tem por finalidade diminuir as barreiras de entrada de novos investidores privados no mercado brasileiro, numa visão desenvolvimentista, com o objetivo de aprimorar os níveis de infraestrutura, concorrência, eficiência e estimular preços mais razoáveis.

De outro lado, estão preservados os mecanismos do Estado para coibir práticas anticoncorrenciais e abusivas através dos respectivos órgãos de controle, como, por exemplo, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e o Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), os quais tem maior interação com o setor portuário, que devem intervir no segmento regulado de forma subsidiária e excepcional, apenas nas hipóteses concretas em que se fizer necessário. Nesse aspecto, cabe destacar a Lei 13.848 de 2019 (chamada Lei das Agências), que estabelece a política de interação e cooperação entre os órgãos reguladores como forma de garantir a estabilidade regulatória dos setores regulados.

Há, no entanto, uma linha divisória muito tênue entre estimular a livre concorrência e acionar ferramentas de controle para coibir eventuais abusividades. Qualquer excesso no exercício do poder regulatório pode interferir negativamente na política de liberdade econômica. Resta saber: até que ponto o Estado deve interferir no setor regulado sem que isso resulte em amarras desnecessárias e desestímulo aos investidores?

O país passou por essa experiência no setor bancário, em passado não muito recente. O excesso regulatório e a interferência do Banco Central na regulação de tarifas bancárias acabaram por desestimular a concorrência. E o resultado foi a fuga de diversos bancos estrangeiros, que perderam o interesse em explorar o mercado brasileiro. Com isso, houve redução na concorrência, o que é prejudicial na busca por eficiência e melhores custos.

Trazendo o tema para o setor portuário, o Porto de Santos teve nos últimos anos a entrada de novos players que atuam na operação de terminais portuários de contêineres. Com o aumento no número de operadores neste segmento, houve maior oferta de serviços, ganho de competitividade, eficiência e redução natural dos custos de determinadas operações, como o serviço remunerado sob a rubrica THC (Terminal Handling Charge). Tudo isso foi possível sem a necessidade de intervenção artificial do Estado na regulação dos preços praticados pelos operadores portuários nesse importante nicho de mercado.

Desses dois exemplos, é possível extrair a conclusão de que quanto menor a interferência artificial do Estado, maior será a estabilidade e a competitividade, o que beneficia a eficiência e a moderação nos preços praticados no setor regulado.

O tema ganha maior relevância nesse momento em que a Antaq está realizando estudos sobre eventual criação de franquia e preço-teto para o Serviço de Segregação e Entrega Imediata de Contêineres (SSE), o que implicaria em interferência artificial do Estado nos preços praticados na cobrança do referido serviço, podendo, eventualmente, estabelecer um perigoso precedente para interferência nos preços de outros serviços prestados nos setores portuário e de transportes.

É certo que a lei assegura à Antaq o poder de intervir nas hipóteses em que se configurar abusividade na prática de preços de serviços portuários, incluindo o SSE. No entanto, adotar um preço-teto único e à nível nacional, em que pese as diferentes realidades dos diversos portos e regiões do país, não parece ser a melhor solução na busca da estabilidade regulatória, garantia de competitividade e de liberdade da atividade econômica desenvolvida pelos operadores portuários.

Como a própria experiência brasileira mostra, interferir direta e artificialmente em preços não se revela uma solução positiva em médio e longo prazo, na medida em que desestimula novos investimentos e restringe o campo de concorrência, acarretando indesejável perda de eficiência. Nesse aspecto, a intervenção excepcional do Estado nos casos concretos em que se configurar abusividade de preços se apresenta como medida mais acertada, sem nenhum tipo de “tabelamento” ou pré fixação artificial de valores. De outro lado, cabe ao Estado acionar mecanismos de estímulos à concorrência e livre iniciativa, visando melhores níveis de eficiência e menores custos, de forma natural, como fruto de competitividade no ambiente portuário

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 27/10/2020

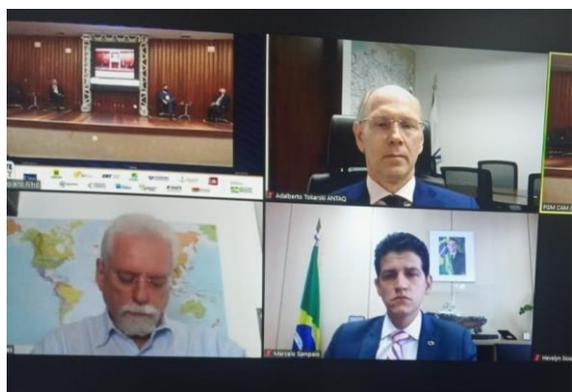


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETOR DA ANTAQ PARTICIPA DO NORDESTE EXPORT

Adalberto Tokarski defendeu um avanço no acesso ferroviário para portos da Região Nordeste



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/Nordeste-Export-2-768x527.jpg>

Tokarski (no alto, à direita): importância dos arrendamentos portuários.

O diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou, nesta terça-feira (27), do Nordeste Export – Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. Tokarski palestrou, virtualmente, no painel “Gargalos do Transporte Multimodal do Nordeste”.

Durante sua fala, o diretor da Agência destacou os portos de Itaqui (MA), Pecém (CE), Mucuripe (CE), Suape (PE), Natal, Cabedelo (PB), Salvador e Aratu (BA). Disse que são complexos portuários importantes para a armazenagem e movimentação de cargas, porém, alguns deles necessitam de um incremento no acesso ferroviário. “Não vejo no futuro um porto eficiente sem um excelente acesso ferroviário”, afirmou Tokarski, enfatizando a importância da Ferrovia Transnordestina para diminuir os problemas de acesso para os portos da Região Nordeste.

O diretor também ressaltou que a dragagem é fundamental para os portos brasileiros. “Um ou outro terminal necessita, pois o governo federal vem avançando nesse ponto.”

Tokarski lembrou, ainda, que, no Porto de Aratu, o terminal de granéis sólidos precisa se modernizar e atualizar seus equipamentos para um maior ganho de eficiência. A ANTAQ e governo federal estão trabalhando continuamente com o programa de arrendamentos portuários, que está trazendo mais investimentos e dotando as instalações com mais infraestrutura para atender a movimentação de cargas que vem crescendo. Para 2020, estão previstos leilões no Porto de Maceió para movimentação de granéis líquidos (ácido sulfúrico) e duas áreas em Aratu – para minério e granel vegetal.

O diretor da Agência citou também as quatro áreas do Porto de Itaqui que serão licitadas em 2021 para armazenagem e movimentação de granéis líquidos; uma área em Mucuripe para granel vegetal; e outra em Maceió para carga geral, notadamente açúcar. Tokarski destacou também que a ANTAQ e o Ministério da Infraestrutura estão preparando um arrendamento portuário no Terminal de Areia Branca (RN) para granel mineral, principalmente sal.

No início de sua fala, Tokarski destacou uma figura que deverá impulsionar os arrendamentos em 2021: o arrendamento simplificado.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 27/10/2020

ANTAQ AUTORIZA EMPRESA A OPERAR TUP EM PRAIA DA RIBEIRA (RJ)

Autorização foi publicada nesta terça-feira (27) no DOU

A ANTAQ autorizou, nesta terça-feira (27), a empresa Cosan Lubrificantes e Especialidades S/A a dar início à operação do Terminal de Uso Privado (TUP), denominado Cosan Lubrificantes, localizado em Praia da Ribeira (RJ). O Termo de Liberação de Operação (TLO) está publicado no Diário Oficial da União (DOU), seção 1, página 77.

A empresa fará operação integral de atividades que compreendem a movimentação e armazenagem de granel líquido, em observância às normas e regulamentos da ANTAQ e, especificamente, ao Contrato de Contrato de Adesão (Adaptação) 47/2014-ANTAQ, de 24 de outubro de 2014.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 27/10/2020

ANTAQ PUBLICA PAUTA DA 489ª REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA

A ANTAQ publicou, nesta terça-feira (27), a pauta da 489ª Reunião Ordinária de Diretoria, que será realizada por videoconferência, em 29 de outubro, a partir das 15h. Haverá possibilidade de sustentação oral.

Saiba mais sobre como fazer a sustentação oral clicando aqui.

Sustentação Oral

REGRAS E PROCEDIMENTOS

Nas reuniões de Diretoria Colegiada por videoconferência será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões.

Não se aplica sustentação oral para os seguintes casos:

- Processos normativos; e

- de Medida Cautelar.

Requisitos:

- Preenchimento do formulário localizado ao final da página;
- Envio de documento de identificação (RG/OAB) para o e-mail: capa@antag.gov.br;
- Envio de procuração/substabelecimento, conforme o caso, para o e-mail: capa@antag.gov.br;
- O preenchimento do formulário e envio dos documentos deverão ser feitos com antecedência mínima de 24 horas úteis (horário de Brasília) da reunião na qual o processo está pautado. Solicitações efetuadas após esse prazo não serão consideradas.

O requerente que for parte no processo terá direito a sustentação oral mediante cumprimento dos requisitos citados acima.

O requerente que, sem ser parte no processo, tenha direito ou interesse que possa ser afetado pela decisão a ser adotada, poderá solicitar sustentação oral, desde que justificada, sujeita ao deferimento do Relator.

A sustentação oral se dará de duas maneiras:

- Por meio de um convite (link), que será enviado para o e-mail cadastrado, quando da deliberação da matéria de interesse, sendo suficiente clicar no botão ingressar para poder participar; ou
- De forma presencial, na sede da Antaq, onde será disponibilizado ambiente dedicado para realização desta finalidade.

Importante:

- O habilitado disporá do tempo máximo 10 minutos para efetuar sua sustentação;
- A palavra será concedida ao habilitado somente após a leitura do relatório do processo para o qual houve o pedido de sustentação oral;
- A sustentação oral deverá se restringir ao processo que a originou;
- Na leitura dos itens de cada relatoria, os processos listados para sustentação oral terão preferência, conforme parágrafo único do art. 12 da Resolução nº 7.701-ANTAQ. Desta forma, é recomendável que o habilitado acompanhe atentamente a reunião;
- O deferimento de sustentação oral em processo pautado em Reunião Virtual, implicará na sua retirada de pauta e, por consequência, na inclusão na próxima reunião por videoconferência, conforme inciso III do art. 16 da Resolução nº 7.701-ANTAQ;
- O pedido de sustentação oral tem validade somente na reunião para qual foi solicitado;
- O formulário estará disponível com a publicação da pauta da próxima reunião e será retirado quando finalizado o prazo para solicitação de sustentação oral;
- Demais esclarecimentos poderão ser feitos pelo whatsapp, por meio do nº (61)2029-6515.

As regras para sustentação oral estão estabelecidas no art. 32 da [Resolução nº 7.701-ANTAQ](#).

FORMULÁRIO DE SUSTENTAÇÃO ORAL

—[Relação dos habilitados para a próxima reunião](#)—

Habilitações anteriores:

[488ª ROD](#) / [487ª ROD](#) / [486ª ROD](#) / [485ª ROD](#) / [484ª ROD](#) / [483ª ROD](#)

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 27/10/2020

PORTAL PORTO GENTE

RETOMADA E TECNOLOGIA PARA O TRANSPORTE DE CARGAS

Assessoria de Comunicação

Empresário faz análise dos processos econômicos e digitais do setor para 2021

Segundo uma projeção realizada pelo Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA), feita em agosto deste ano, o governo reduziu a estimativa de crescimento econômico para 2021, de 3,3% para 3,2%. Além de esperar um crescimento menor do Produto Interno Bruto (PIB) no próximo ano, o atual governo reduziu a estimativa, medida pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), apontando uma projeção de 3,24%.

A recuperação da atividade econômica, iniciada para alguns setores e que tende a se disseminar para a maioria dos demais nos próximos meses, deve-se, em parte, à adoção de um conjunto de medidas das empresas, de preservação de renda, empregos e produção implementado para atenuar os impactos da crise, além de otimizar os processos das companhias que souberam se reinventar ao longo do processo.

Para o diretor da Costa Teixeira Logistics, Marcos Teixeira, estamos em um momento de perspectivas positivas, porém com muita cautela. "Alguns setores estão a todo o vapor. Por outro lado, tivemos um aumento de custos. Temos que colocar na balança e não tomar essa euforia como a regra de mercado. Acredito que devemos adentrar 2021 com um pouco de inflação, em que estamos vendo implementos, pneus, combustível, com preços elevados e o frete ainda não ajustou essa conta. Irá levar um tempinho para ajustar, mas acho que as perspectivas em questão de volumes são muito boas", aponta o empresário.

A nova era do mercado de trabalho, apresenta mudanças e consolidações, e a crise atenuou a chegada e a necessidade de novas tendências. Especialistas apontam um crescimento nas áreas ligadas à tecnologia, comunicação e saúde. O cenário se mostra favorável, a empresa que souber refletir dentro de suas gestões.

"O momento é de todo mundo olhar para dentro do seu negócio, ver que tipo de tecnologia a gente pode usar para melhorar nossos custos, tentar fazer o dever de casa, olhando como podemos crescer no próximo ano, e aqui acreditamos num 2021 diferente", completa Marcos.

O empresário também, atrela sua evolução profissional ao entendimento pessoal que obteve sobre a tecnologia com o passar dos anos. "Sou um grande incentivador do uso da tecnologia no transporte, mas confesso que quando entrei no setor era muito cético, e agora sou o contrário. No nosso ramo recebemos constantemente visitas de vendedores e fornecedores dos mais variados produtos ou serviços, e isto de certa forma cansa o transportador ao ponto de ele não ter mais paciência e acaba deixando de conhecer boas empresas com inovações interessantes", conta.

Na Costa Teixeira Logistics, de Ponta Grossa (PR), especializada em carga de lotação, muitos processos como a Torre de controle, vários processos estão sendo redesenhados para esta nova realidade. Segundo Marcos, a empresa optou por trabalhar em várias frentes, mas cada uma delas com uma abordagem e estratégia diferentes.

"Estamos com três processos principais envolvendo tecnologia. O primeiro deles e talvez o maior é um projeto piloto que está em vias de ser expandido para toda a frota, onde estamos integrando na mesma plataforma, telemetria com gestão de combustível. O segundo, é um processo de roteirização e otimização da compra do combustível na rota, e em terceiro um e-mail de pagamento eletrônico." completa Marcos.

Dentre os principais projetos, Marcos destaca uma parceria recém firmada com a ACE para digitalização de documentos voltada para melhoria da comunicação no setor de Recursos

Humanos, o desenvolvimento de um projeto piloto de gestão de frota integrada a gestão de combustível com uma empresa de fora, e o início de um modelo de Torre de Controle para estreitar a relação empresa x clientes.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 28/10/2020

RETOMADA DE OBRAS PÚBLICAS

Editor Portogente

PalavraMurilo Cresce Brasil quadradaEngenheiros brasileiros lançam edição de projeto com o tema "Recuperação pós-pandemia" cuja meta é apresentar saídas para a mais grave crise da história do País. A proposta vai ao encontro da necessidade de medidas emergenciais que gerem emprego e renda rapidamente e tragam melhorias às condições de vida da população e à atividade produtiva.

Segundo o presidente da Federação Nacional dos Engenheiros (FNE), Murilo Pinheiro, além do enfrentamento da doença e da crise sanitária, "vive-se um panorama de altíssimo desemprego, com a taxa de 13,8%, no trimestre de maio a julho de 2020, a maior da série histórica iniciada em 2012, conforme divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com isso, a população desocupada chegou 13,1 milhões de pessoas. Somam-se a esse contingente mais milhões de desalentados e subempregados, desenhando um cenário extremamente preocupante".

Por isso, afirma enfático o engenheiro, é preciso pensar em ações que garantam desenvolvimento e geração de renda no mais curto prazo possível. "Com esse norte, a sugestão é que o País estabeleça um Programa de Retomada de Obras Públicas. A medida propiciaria, além do papel de aquecer a economia, a recuperação do nível de ocupação no setor da construção civil e em toda a cadeia envolvida", acredita.

O projeto levanta os milhares de obras interrompidas pelos mais diversos motivos, em importantes projetos de saneamento e habitacionais, mas também de ferrovias, rodovias e hidrovias. "A tarefa de verificar o que é importante que tenha continuidade, reunir as condições para tanto e realizar o necessário certamente é enorme e complexa, mas também inadiável. Isso envolve planejamento, destinação de recursos adequados, acompanhamento e fiscalização", conclama Murilo.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 28/10/2020

19 EMPRESAS ESTÃO COM NOVOS PROCESSOS SELETIVOS: CONFIRA AS OPORTUNIDADES

Assessoria de Comunicação

Oportunidades de emprego em setores de tecnologia, marketing, engenharia, entre outros. Apesar da crise gerada pela pandemia, diversas empresas, especialmente nos setores de tecnologia e inovação, registraram crescimento em seus serviços e com isso, a demanda de contratação aumentou, além do fator contribuinte: a reabertura gradual da economia. Confira diversas vagas abertas.

Cobli

A Cobli, plataforma de gestão de frotas mais eficientes, referência em monitoramento inteligente, abriu vagas em Marketing, Produtos, Vendas e Tecnologia. Os contratados terão direito a vale refeição, vale transporte ou estacionamento, plano de saúde, entre outros. Para participar do processo seletivo, basta se candidatar no site <https://jobs.kenoby.com/cobli>.

Tembici

Líder em micromobilidade na América Latina, a Tembici lançou recentemente o maior projeto de bikes elétricas compartilhadas em estações fixas na América Latina. Essa e outras inovações, fazem a empresa crescer sem parar e durante a pandemia não foi diferente, afinal, a bike é considerada pela OMS o meio de transporte ideal para o afastamento social. Com todo esse crescimento, a empresa está com vagas abertas em diversas áreas, como Logística, Engenharia, Marketing, entre outros. Os interessados podem se candidatar no site <https://tembici.gupy.io/>.

Creditas

Eleita pelo Glassdoor como uma das melhores empresas para se trabalhar em 2020, a Creditas, principal plataforma 100% digital da América Latina, que usa tecnologia para viabilizar novas conquistas em todas as etapas da vida de seus clientes, tem posições abertas para as áreas de Software Engineer, mobile e backend e Specialist, mobile e Specialist Engineer backend, entre outras. As vagas estão abertas para profissionais de São Paulo e outras regiões do País e todo o processo de seleção, como testes e dinâmicas, será realizado de forma remota. Para mais informações sobre as candidaturas, basta acessar a página de carreiras.

Acordo Certo

A Acordo Certo, maior empresa de renegociação de dívidas online do Brasil, está com vagas abertas para a seguintes posições: Desenvolvedor(a) Java, Desenvolvedor(a) Full Stack, Analista / Dev QA, Analista de Performance, Analista de Web Design, Analista de Conteúdo e Analista de CRM. Para se inscrever basta enviar um e-mail para talentos@acordocerto.com.br

Leoa

A Leoa, plataforma gratuita para assistência na declaração do Imposto de Renda, está com vagas abertas para Estagiário em Contabilidade, Contador, Analista de Suporte, Senior Customer Success, Senior Back-end Developer e Senior Front-end Developer. Os interessados devem se inscrever no site da empresa.

Sinqia

A Sinqia, empresa líder em tecnologia para o mercado financeiro, está em busca de 117 profissionais de diversas áreas de atuação, para contratação imediata nas cidades de São Paulo (SP), Belo Horizonte (MG), Curitiba (PR) e Florianópolis (SC). As vagas disponíveis são nas áreas de Business Consulting, Comercial, IT Business, IT Quality & Assurance, IT Software, RH, RI, Suporte, Tesouraria. As inscrições podem ser feitas pelo site <https://jobs.kenoby.com/sinqia>.

Neste ano, a companhia foi reconhecida pela segunda vez consecutiva pelo Great Place to Work como uma das melhores empresas para se trabalhar no Brasil, e eleita como uma das 100 maiores fintechs do mundo em 2017, 2018 e 2019, pelo IDC.

OiMenu

O OiMenu, startup de cardápios digitais, está com três vagas abertas para o cargo de Dev PHP pleno. A empresa, que tem sede em Araranguá (SC), retornou ao trabalho presencial e procura por profissionais que possam trabalhar presencialmente ou de maneira remota. Os interessados devem encaminhar o CV para o e-mail contato@oimenu.com.br com o título: CV - PHP.

Coalize

A Coalize, solução tecnológica que auxilia o RH das empresas, está com vaga aberta para o cargo de Full Stack Developer. É importante possuir experiência em Front-end e Mobile (react). Para informações sobre a vaga, os interessados devem se candidatar por meio do site www.coalize.com.br/trabalhe-conosco

Credoro

A Credoro, fintech de empréstimo pessoal, está em busca de profissionais que possam trabalhar home office. As vagas são para Chief Technology (CTO) e Backend Developer. Os interessados podem realizar a candidatura no site da empresa.

Cobre Fácil

A Cobre Fácil, plataforma de gestão de cobranças e pagamentos recorrentes, está com 5 vagas abertas para Desenvolvedor PHP. Os candidatos devem possuir experiência com orientação a objetos, bancos de dados relacionais (MySQL), controle de versão (GIT), Composer e utilização de Frameworks PHP. Para se candidatar, basta enviar o currículo para emilitane@cobrefacil.com.br

Consolide

A Consolidate, startup de registro de marcas, está com vagas abertas para o cargo de DEV Python (Pleno/Sênior), DEV PHP (Sênior) e Designer de Interface UX (Júnior). Se interessou pela vaga? Basta se candidatar pelo site da Consolidate: <https://consolide.gupy.io/>

Feba Capital

A empresa de investimentos, FEBA CAPITAL, está em busca de profissionais que possam trabalhar 100% home office. São 10 vagas disponíveis para o cargo de Backend Developer e duas para Visual Designer (Pleno e Sênior). Ficou interessado? Se inscreve aí: www.febacapital.com.br/careers

Mycon

O Mycon, primeira fintech de consórcios que funciona sem vendedores humanos e que tem a menor taxa do mercado, está com vagas abertas para diversos setores, como: Customer Success, SDR / Inside Sales, Especialista em A.I., Full Stack Developer, Full Mobile Developer, Especialista em ChatBot, Assistente ADM e RH Pleno. Os interessados podem se inscrever no link: <https://www.mycon.com.br/vagas>

Grupo Nexxera

O Grupo Nexxera, principal gateway de transações financeiras do país, está com mais de 20 vagas abertas para as áreas de Analista de Customer Success, Analista de Testes (Python), Angular Front-End Developer, Assistente Contábil (PCD), Assistente de Pré-Vendas, DevOps Engineer SRE e Programador. Além disso, Pessoas com Deficiência (PCD) também podem enviar seu currículo para o banco de dados, as inscrições podem ser realizadas no site <https://nexxera.gupy.io/>

Logstore

A Logstore, plataforma de atendimento que capacita as marcas a vender e entregar em apenas um click e uma das startups selecionadas para a edição 2020 do Programa de Aceleração Visa, está com seis vagas abertas para as seguintes posições: Desenvolvedor Sr. (3), Analista Financeiro (1), Marketing (1), Designer UX/UI (1). As inscrições podem ser realizadas no site: <https://www.logstore.com.br/logstore-v3/careers>

Bitfy

A Bitfy é a primeira carteira multiuso e sem custódia de bitcoins da América Latina. A startup está com 5 vagas abertas para as seguintes posições: Atendimento Bilíngue, Head de Mídia/Planejamento, Desenvolvedor React Native, Desenvolvedor Back End Node.js e Estagiário Financeiro/Controladoria. Para se candidatar basta enviar currículo com perfil do LinkedIn e pretensão salarial para vagas@bitfy.app.

IOUU

A IOUU, fintech de peer-to-peer ou P2P lending que propõe alternativas financeiras para empresas que necessitam de crédito, está com uma vaga aberta para Sales Development Representative. A atividade principal será orientar os novos investidores até estarem prontos para realizar seu primeiro investimento. Entre as atribuições, abordagem via telefone, whatsApp, chat, LinkedIn e videoconferência para ajudar na condução e aprovação do cadastro. Realizar pesquisa e levantamento de informações sobre os investidores que ainda não foram ativos. Além disso, fazer a passagem de investidores para os consultores de investimentos. Para se candidatar é necessário ter experiência com venda consultivas na área de tecnologia, conhecimento em marketing digital e ABM (Account Based Marketing), entendimento de frameworks de vendas (Spin Selling e vendas previsíveis), excelente comunicação verbal e capacidade de organização para lidar com alto volume de leads. Interessados podem enviar currículo para o e-mail: juvini@iouu.com.br

TopMed

A TopMed oferece soluções na área de saúde especializada em atendimento à distância. Desde 2008, a empresa catarinense utiliza tecnologia de última geração. Com modelo de negócios focado no mercado B2B, a TopMed conta com serviços de telemedicina e outras vertentes dentro do setor de telessaúde e teletriagem, contando com profissionais de diversas áreas como psicólogos, nutricionistas, educadores físicos, enfermeiros, técnicos de enfermagem, dentre

outros. A empresa, está em busca de Diretor Executivo de Operações e Enfermeiro(a). Para se candidatar, acesse: <https://site.vagas.com.br/VagasDe1Empr.asp?t=1349>

Sanar

A Sanar é detentora da maior plataforma de educação médica do país. Com atuação 100% online, a Sanar projeta ser, em quatro anos, a primeira empresa a estar presente em toda a jornada profissional dos médicos e outros profissionais da saúde. Hoje, a startup já possui clientes em mais de 5.000 cidades e 7 países como Argentina, Paraguai, Bolívia e Portugal. A startup está com oito vagas em engenharia de software, três vagas em marketing, quatro vagas para "produtos", dentre outras. Para saber mais ou se cadastrar no banco de talentos da medtech, acesse: <https://jobs.kenoby.com/sanar>

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 27/10/2020

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

GOVERNO PRETENDE ECONOMIZAR R\$ 97 MILHÕES COM LICITAÇÃO CENTRALIZADA

Pela primeira vez, o governo federal unificará a contratação de empresas que prestam serviços de apoio administrativo, recepção e secretariado para 50 órgãos públicos no Distrito Federal. Em vez de licitar os serviços órgão por órgão, a terceirização será totalmente centralizada, numa operação que pode resultar na economia de R\$ 97 milhões nos próximos 30 meses.

O edital do pregão foi publicado ontem (27) no Diário Oficial da União, com valor de partida de R\$ 1,595 bilhão. Segundo a Secretaria de Gestão do Ministério da Economia, a centralização reduzirá os gastos pela não realização de 49 licitações, pela possibilidade de obter descontos num único pregão para vários órgãos e pela padronização no processo de seleção.

A contratação de 10.584 postos de trabalho terceirizados será centralizada. O edital abrange seis funções: auxiliar administrativo, assistente administrativo, recepcionista, recepcionista bilíngue, técnico em secretariado e secretário-executivo. As terceirizações anteriores tinham 36 cargos para os mesmos tipos de serviço.

Para facilitar o acompanhamento da execução dos contratos e gerar economia para o governo, as empresas vencedoras terão de oferecer um aplicativo para que os gestores e os servidores públicos verifiquem o cumprimento das obrigações previdenciárias, sociais e trabalhistas pelo empregador terceirizado. Segundo o Ministério da Economia, a digitalização facilitará a fiscalização dos contratos e o combate a eventuais abusos nas relações trabalhistas pelas empresas terceirizadas.

Fonte : IstoÉ - Dinheiro

Data : 28/10/2020

APÓS CONCLUSÃO DE OBRA DE DRAGAGEM, PORTO DE RIO GRANDE RECEBERÁ NAVIOS MAIORES

São Paulo, 28 – O Porto de Rio Grande (RS) passará a receber navios de até 366 metros de comprimento após a conclusão de obras de dragagem que duraram dois anos, com investimento federal de R\$ 500 milhões. O novo calado foi homologado em cerimônia na segunda-feira. Em nota, o governo do Estado informou que, graças à remoção de mais de 16 milhões de metros cúbicos de sedimentos, o calado operacional do chamado canal interno, onde estão os terminais portuários mais importantes e com o maior fluxo de cargas, aumentou de 12,8 para 15 metros. A profundidade do calado, que era de 14,2 metros, passou a ser de 16,5 metros.

Ainda conforme a nota, a capacidade de movimentação passa a atender aos padrões internacionais de navegação. O porto poderá receber embarcações de até 366 metros, um aumento de 29 metros em relação à capacidade anterior, de 337 metros.

O governo do Estado se comprometeu a atender à demanda de investidores de dragagem permanente. “Estamos montando um termo de referência para que, no primeiro semestre do ano que vem, possamos começar a fazer um investimento de R\$ 30 a R\$ 40 milhões anuais em dragagem no porto, garantindo permanentemente as cargas dos navios que chegam e saem do RS”, disse o governador do Estado, Eduardo Leite (PSDB), na nota.

Segundo o superintendente dos Portos do Rio Grande do Sul, Fernando Estima, em virtude do compromisso, foi possível homologar o novo calado com 15 metros, e não com os 14 metros inicialmente previstos. “É a primeira vez que é homologado, isso quer dizer que, com a certificação da Marinha, que é a autoridade portuária, nós conseguimos garantir fretes mais baratos e seguros. Isso atrairá armadores internacionais e mais cargas”, afirmou Estima.

“Com o novo calado, o porto do Rio Grande se incorpora à rota das grandes viagens internacionais e se solidifica como um grande ponto de parada do País e da América Latina”, disse o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, que compareceu à cerimônia.

Os terminais privados que operam contêineres, granéis agrícolas, fertilizantes, cargas petrolíferas e petroquímicas no Porto de Rio Grande movimentam mais de 40 milhões de toneladas por ano – a capacidade instalada é de 50 milhões.

O secretário de Logística e Transportes do Rio Grande do Sul, Juvir Costella, disse que junho foi o melhor mês da história do porto, com movimentação de mais de 4,4 milhões de toneladas em 30 dias. O primeiro semestre foi o segundo melhor em total de cargas, com 19,9 milhões de toneladas, aumento de 6,97% ante igual período de 2019.

Fonte : IstoÉ - Dinheiro

Data : 28/10/2020

FMI VÊ BRASIL COM A PIOR DÍVIDA ENTRE EMERGENTES

FMI: as condições desafiadoras tanto em relação às despesas quanto ao crescimento fizeram o Brasil gastar mais para combater a crise causada pela pandemia de covid-19, o que levou sua dívida para quase o dobro da média desses mercados (Crédito: AFP/Arquivos)

O Brasil vai terminar 2020 com a pior situação fiscal entre os maiores países emergentes. Com condições desafiadoras tanto em relação às despesas quanto ao crescimento, o País gastou mais para combater a crise causada pela pandemia de covid-19, o que levou sua dívida para quase o dobro da média desses mercados.

A fatura, segundo especialistas, pode render ao Brasil um desempenho econômico menos ruim do que o de seus pares internacionais neste ano, mas isso se dará à custa de uma forte deterioração das contas públicas, que ameaça piorar a nota de classificação de risco do País.

A situação fiscal ruim do Brasil só é superada por países menores, como Angola, Líbia e Omã, de acordo com levantamento do Fundo Monetário Internacional (FMI). Os emergentes comparáveis à economia brasileira, como México, Turquia e África do Sul, têm situação mais tranquila.

“O Brasil foi pior entre emergentes, aumentou mais o gasto”, afirma o economista para América Latina da consultoria inglesa Oxford Economics, Felipe Camargo. “O País optou por sair mais rápido da crise com impulso fiscal mais forte, gastando mais dinheiro”, diz. “O Brasil está em risco de perder mais uma nota do rating.”

Na América Latina, por exemplo, o economista da Oxford destaca que o Brasil teve o maior aumento de dívida, com alta de 20 pontos este ano, o que vai empurrar o endividamento para perto de 100% do Produto Interno Bruto (PIB). No México, foram 11 pontos a mais, o Peru teve 13 pontos, a Colômbia, 14 e o Chile, 11.

Pelo lado positivo, Camargo ressalta que a dívida do Brasil é 90% em moeda nacional, enquanto outros emergentes têm parte importante em moeda estrangeira, mais difícil de ser financiada. Mesmo assim, ele argumenta que o País não tem condição de sustentar uma dívida tão alta.

“O Brasil tem uma realidade completamente diferente de outros países, como Chile e Peru, que tinham uma situação mais saneada, com um colchão fiscal para expandir os gastos. O Brasil não tinha. Se era frágil antes, mais frágil ficou”, avalia o economista-chefe do Goldman Sachs para América Latina, Alberto Ramos.

Segundo Ramos, a urgência na aprovação de reformas que direcionem o País para uma relação mais saudável entre receitas e despesas já era uma realidade antes da pandemia. Após o choque, tornou-se mais premente. Isso porque, além da situação frágil de suas contas públicas, o Brasil já crescia bem menos que outros países emergentes. “O Brasil já estava no topo das preocupações e continua aí. Agora, ficou com um nível de endividamento que ainda é bem maior do que qualquer outro país emergente.”

Fonte : IstoÉ - Dinheiro

Data : 27/10/2020



EXTRA ONLINE

PREÇO DE AÇO NO BRASIL SEGUE DEFASADO ANTE MERCADO INTERNACIONAL, DIZ PRESIDENTE DA GERDAU

Por Alberto Alerigi Jr.

SÃO PAULO (Reuters) - Os preços do aço no Brasil ainda estão defasados em relação aos níveis do ano passado e aos praticados no mercado internacional, afirmou nesta quarta-feira o presidente da Gerdau, Gustavo Werneck.

O executivo afirmou durante teleconferência com jornalistas que a companhia segue "muito confiante" sobre a retomada da demanda por aços longos no Brasil. Segundo ele, isso é resultado da atividade intensa na construção civil residencial e também por compras no varejo motivadas por reformas, por exemplo, além de alguns projetos de infraestrutura.

"Já vemos retomada de obras importantes em metrô de São Paulo e Fortaleza e vemos com otimismo o novo marco legal do saneamento", disse o executivo.

A empresa divulgou mais cedo resultado acima do esperado para o terceiro trimestre, impulsionada pelo desempenho no Brasil e na América do Sul, além de recuperação no mercado norte-americano. As ações, porém, recuavam 5,7%, em meio a um mau humor generalizado no mercado relacionado a preocupações com o avanço de novos casos de Covid-19 no mundo, além das incertezas antes da eleição nos Estados Unidos.

Apesar dos receios em torno de novas decretações de quarentena, Werneck afirmou que a Gerdau está "bastante otimista sobre a sustentação da demanda para o próximo ano".

O executivo disse que a Gerdau conseguiu atender todos os clientes no terceiro trimestre, apesar da força da retomada na demanda por aço no Brasil. Segundo ele, a demanda por aço no Brasil vai crescer entre 6% e 8% em 2021.

"Em conversas com nossos clientes, a colocação de novos pedidos, lançamentos de novos empreendimentos imobiliários...isso tudo permite um sentimento muito positivo" sobre a perspectiva da demanda por aço no próximo ano, disse o presidente da Gerdau.

A companhia, que chegou a desligar alto-forno no Brasil em abril e reduzir atividade em outras operações, funciona atualmente com 80% de sua capacidade ocupada nas Américas, disse Werneck em teleconferência com analistas do setor.

Ele comentou ainda na ocasião que a Gerdau deve manter as margens obtidas no terceiro trimestre nos últimos três meses deste ano. No terceiro trimestre, a companhia teve margem Ebitda de 17,5%, Considerando apenas o Brasil, a margem foi de 25,1%.

Werneck rebateu críticas de que a indústria siderúrgica nacional está se aproveitando da retomada da demanda para aumentar sequencialmente seus preços, afirmando que os valores praticados no Brasil atualmente estão abaixo do nível internacional.

"O prêmio continua negativo, o que mostra que os preços de 2020 estão abaixo dos preços do mercado internacional", disse o executivo sem dar detalhes. "O preço do aço em 2020 ainda não retomou o nível de 2019. Na Gerdau, continuamos com preços defasados enquanto sofremos aumento de insumos e matéria-primas", disse Werneck ao ser questionado sobre a possibilidade de novos reajustes nos próximos meses.

Em meados do mês, executivos da rival CSN afirmaram que a companhia vai aumentar em 10% seus preços de aços planos e longos em novembro no Brasil após reajustes para setores como distribuidores de cerca de 40% de janeiro a agosto.

Fonte : Extra Online

Data : 28/10/2020

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO DOS EUA NÃO VOLTARÁ LOGO A NÍVEL PRÉ-PANDEMIA, DIZ SECRETÁRIO

(Reportagem de Timothy Gardner)

WASHINGTON (Reuters) - O secretário de Energia dos Estados Unidos, Dan Brouillette, afirmou nesta quarta-feira que não espera que a produção de petróleo norte-americana retome em breve os níveis pré-pandemia, uma vez que a demanda permanece fraca.

O bombeamento de petróleo dos EUA girava em torno de 13 milhões de barris por dia (bpd) em fevereiro, antes de a pandemia de coronavírus afetar a demanda por combustíveis.

"Nós simplesmente ainda não temos demanda para produção. Nós ainda estamos trabalhando com os estoques que aumentaram durante a pandemia", disse Brouillette a repórteres, em uma teleconferência organizada pela IHS CERAWEEK, o Fórum de Energia da Índia.

Atualmente, a produção de petróleo dos EUA está próxima de 11 milhões de bpd, e Brouillette disse esperar que ela registre uma leve alta no ano que vem.

A Administração de Informações sobre Energia (AIE), órgão independente de estatísticas do Departamento de Energia dos EUA, disse neste mês que a produção de petróleo do país deve atingir 11,2 milhões de bpd no quarto trimestre de 2021.

"Eu não vejo um retorno aos 13 milhões de barris por dia no futuro muito próximo", afirmou Brouillette.

Fonte : Extra Online

Data : 28/10/2020

GOVERNO AUTORIZA PETROBRAS A IMPORTAR GÁS DA BOLÍVIA

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - O Ministério de Minas e Energia autorizou a Petrobras a exercer atividades de importação de gás natural da Bolívia em volume total de até 10,08 milhões de metros cúbicos por dia.

A autorização, válida até o final de 2020, foi publicada pela pasta no Diário Oficial da União desta quarta-feira e envolve ainda aval para importação adicional de até 1 milhão de metros cúbicos por dia para uso no sistema de transporte.

De acordo com a publicação do ministério, o gás a ser importado terá como mercado potencial o atendimento à demanda de usinas termelétricas, com transporte através do gasoduto Bolívia-Brasil.

O local de entrega do insumo será na fronteira entre os dois países em Corumbá, no Mato Grosso.

A Petrobras deverá apresentar à reguladora ANP relatórios sobre as operações de importação realizadas, incluindo volumes diários.

Fonte : Extra Online

Data : 28/10/2020

DEMANDA DOMÉSTICA DA CHINA POR COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO VOLTA PARA PERTO DE NÍVEIS PRÉ-COVID

Por Chen Aizhu

CINGAPURA (Reuters) - O consumo doméstico de combustível de aviação na China se recuperou para perto dos níveis pré-Covid em setembro, graças a uma rápida recuperação nas viagens de passageiros e fretes de carga, embora a demanda de voos internacionais permaneça fraca, disseram fontes da indústria.

As vendas domésticas de querosene de aviação somaram cerca de 2 milhões de toneladas (523.300 barris por dia) no mês passado, o maior volume desde fevereiro e um pouco abaixo de janeiro, disseram duas fontes com conhecimento do assunto.

Os voos domésticos respondem por cerca de dois terços do consumo total de combustível de aviação da China. A recuperação na demanda de combustível de aviação melhorou as margens das refinarias chinesas e permitiu que elas processassem mais petróleo.

Do final de outubro a março, o consumo doméstico ainda receberá um impulso adicional, uma vez que a China deve adicionar mais voos ao planejamento sazonal de tráfego aéreo de inverno/primavera.

Entre 25 de outubro e 27 de março, as companhias aéreas chinesas terão 84.634 voos domésticos por semana, 19,8% acima do nível do ano anterior, enquanto os voos de carga semanais aumentarão quase 40%, para 2.101, disse a Administração de Aviação Civil da China na semana passada.

"As viagens domésticas de passageiros se recuperaram para apenas 2% abaixo do nível do ano anterior e o volume de frete também está melhorando mês a mês", disse Liu Yuntao, analista da consultoria Energy Aspect.

A demanda aparente por combustível de aviação na China registrou seu primeiro crescimento anual este ano em setembro, com alta de 2% frente a mesmo mês do ano passado, ao atingir 920.000 bpd, disse Liu.

Para a estimativa, ela adicionou a produção doméstica às importações líquidas, mas excluindo mudanças de estoque que a China não informa.

Para os voos internacionais, no entanto, que seguem com menos de 5% dos volumes de 2019 devido aos rígidos controles de fronteira, uma recuperação completa para o nível de 2019 deve levar anos, disse um funcionário baseado em Pequim da China National Aviation Fuel Corp (CNAF).

"O consumo geral de combustível de aviação da China poderia, na melhor das hipóteses, retomar 75% a 80% do nível de 2019 este ano, e pode levar cinco anos para se recuperar totalmente", disse o funcionário da CNAF, que não quis ser identificado por não ser um porta-voz.

A China consumiu um recorde de cerca de 38,7 milhões de toneladas de combustível de aviação no ano passado.

Fonte : Extra Online

Data : 28/10/2020



ESTADO DE MINAS - MG

MOURÃO: IMPACTO DA PANDEMIA SERIA IGUAL À DA GRANDE DEPRESSÃO E DA CRISE DE 2008

O vice-presidente da República, Hamilton Mourão, afirmou que as evidências apontam que o choque econômico causado pela pandemia da covid-19 será, ao menos, da proporção da grande depressão e da crise financeira de 2008. Segundo ele, é improvável que uma solução para a situação sanitária resolva imediatamente todas as consequências.

As declarações foram dadas durante participação em evento promovido pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). O 7º Encontro ATP tem como tema "Liberdade de Empreender".

"Não se sabe ao certo ainda a extensão dos danos econômicos e se já chegamos ao limite tolerável em termos de recessão. Acumulam-se evidências de que o choque econômico gerado pelo novo coronavírus é, pelo menos, tão grande quanto aquele vivenciado na grande depressão, no começo do século passado, e na recente crise financeira global", disse.

Durante sua fala, o vice-presidente ponderou que a pandemia trouxe desafios ao mundo que já enfrentava outros impactos. "É verdade que o choque atual incide sobre uma economia que já enfrentava certa desaceleração", afirmou. Ele citou as estimativas do Fundo Monetário Internacional (FMI), que prevê recuo de 4,4% na economia mundial neste ano.

Ele afirmou ainda que dados também mostram os impactos de grandes proporções da crise nas atividades de produção e vendas. Citou como exemplo o número alto de pedidos de seguro-desemprego nos Estados Unidos. Já na Eurozona, segundo ele, os efeitos no mercado de trabalho têm sido mais amenos devido às políticas econômicas para evitar demissões em massa.

Fonte : Estado de Minas - MG

Data : 28/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PREÇO DO GÁS NATURAL NO RIO PODE SUBIR ATÉ 22%

Por epbr - 28 de outubro de 2020 - Em Mercado de gás, Newsletter Comece seu Dia

*Editada por Gustavo Gaudarde
gustavo.gaudarde@epbr.com.br*

em jogo

As tarifas de gás natural no Rio podem subir, em média, entre 18,57% e 22,19%, respectivamente nas áreas de concessão da CEG e da CEG Rio, as distribuidoras da Naturgy, a partir de 1º de novembro. Aumento é reflexo dos preços do gás natural fornecido pela Petrobras.

— Não elimina completamente a queda nos preços do gás do ano. Na comparação com as tarifas no início de 2020, antes dos impactos da pandemia no mercado de óleo, o gás no Rio de Janeiro ainda pode ficar mais barato entre 3,95% (CEG) e 5,23% (CEG Rio).

— Informações da Agenersa, que precisa aprovar os reajustes.

— Os contratos com a Petrobras preveem reajustes trimestrais. O preço do gás está atrelado à variação do preço do petróleo no mercado internacional e, além da recuperação dos preços do Brent, em dólar, que se firmou no patamar de US\$ 40 após a pior fase da crise no mercado em abril, o gás é afetado pela depreciação do real.

— Aumento é contestado. A Alerj aprovou na semana passada um projeto dos deputados Luiz Paulo Corrêa (sem partido) e Lucinha (PSDB) para proibir a elevação de tarifas de concessionários no estado enquanto durar o estado de calamidade pública, determinado até 31 de dezembro. Cabe ao governador em exercício, Cláudio Castro (PSC), sancionar ou vetar.

— “Nas últimas semanas, o Sindestado-RJ disparou ofícios à Naturgy e à Agenersa, questionando o reajuste, que considera muito alto e abrupto”, informou ontem o sindicato dos postos de combustíveis. No caso do GNV, o reajuste deverá, segundo o Sindestado, de 26,00% (CEG) a 27,45% (CEG Rio).

A Petrobras vai instalar a plataforma P-71 no campo de Itapu, na cessão onerosa, e cancelar a licitação para o afretamento de uma unidade nova. A P-71 seria utilizada no campo de Lula (renomeado Tupi), mas decidiu acertar a compra da parte da FPSO com seus sócios em Lula – Shell (25%) e a Petrogal (10%).

— Com a decisão, a Petrobras vai antecipar a produção em Itapu e adiar a entrada de uma plataforma em Lula, que terá seu plano de desenvolvimento revisado junto à ANP em 2021. epbr

— Em conferência para analistas, o diretor de exploração e produção da Galp, Thore Kristiansen, afirmou que o consórcio de Lula está perto de um acordo para investimentos numa segunda fase de produção do campo. Segundo a Petrobras, com a mudanças nos planos para a P-71, um novo plano será apresentado à ANP em 2021.

— “Acho que estamos chegando muito perto de um alinhamento do que poderia ser uma Fase II muito empolgante desta história”, afirmou Kristiansen. Valor

Os preços do petróleo subiram em torno de 2% nessa terça (27/10), com a aproximação do furacão Zeta e com ele mais uma paralisação da produção no Golfo do México. O Brent fechou em alta de 1,9%, a US\$ 41,21 o barril, e o WTI subiu 2,6%, para US\$ 39,57 o barril. Os dois contratos haviam recuado mais de 3% na segunda-feira. Reuters

A Petrobras lançou um guia de conduta ética para seus fornecedores, com orientações sobre valores e comportamentos éticos esperados pela petroleira. O guia vale para prestadores de serviços do Brasil ou do exterior envolvidos em processos negociais e que tenham celebrado contratos, convênios e termo de cooperação com a Petrobras.

— De acordo com comunicado da empresa, o documento foi elaborado de acordo com as melhores práticas internacionais e está alinhado com as diretrizes do Dow Jones Sustainability Index, do Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3, do Corporate Human Rights Benchmark e do selo Empresa Pró-Ética do Instituto Ethos e da Controladoria Geral da União.

— O documento reforça que os fornecedores devem promover condições dignas e seguras de trabalho aos seus empregados e combater o trabalho infantil e escravo, bem como respeitar o

meio ambiente e promover a diversidade, a igualdade de gênero e racial e a inclusão de pessoas com deficiência.

Entrou em consulta pública a revisão das regras para apresentação dos planos de avaliação de descobertas (PAD). Entre as mudanças, está a inclusão de mais informações sobre viabilidade econômica dos projetos. A audiência pública está marcada para 19 de janeiro de 2021.

Publicada a alteração no regulamento do relatório de gastos trimestrais da ANP, normas para demonstrações contábeis e financeiras e comprovação dos percentuais mínimos de conteúdo local nas fases de exploração e de desenvolvimento dos contratos de concessão.

— A alteração pela resolução 832, de 26 de outubro, elimina a utilização, em algumas situações, de métodos distintos de apresentação de relatórios de conteúdo local, com parâmetros e periodicidade distintos.

A 1ª Vara Federal de Angra dos Reis (RJ) proibiu a Eletronuclear de transferir rejeitos radioativos das usinas de Angra 1 e 2 para a Unidade de Armazenamento Complementar a Seco para Combustíveis Irrradiados (UAS), que está em construção. A liminar foi concedida em ação civil pública movida pelo Ministério Público Federal (MPF) que questiona a regularidade do licenciamento ambiental para a construção do novo depósito de resíduos.

— O MPF argumenta que os depósitos a seco possuem natureza jurídica de nova instalação nuclear, e por isso não podem ser submetidos a um processo de licenciamento simplificado. Exigem, assim, estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA), audiências públicas, consulta prévia e informada às populações tradicionais circundantes e prévia aprovação do Congresso Nacional. Valor

A Datagro estima que a produção nacional de etanol de cana e de milho vai cair 2,2% na safra 2021/2022, para 30,91 bilhões de litros. Contudo, considerando apenas o etanol de cana, o tombo será maior, de 5,4%, totalizando uma produção de 27,56 bilhões de litros.

— Para o Centro-Sul, a consultoria projeta uma queda de 2,4% na produção total de etanol, para 28,85 bilhões de litros, enquanto a produção somente da cana tende a recuar 5,8%, para 25,5 bilhões de litros.

— A queda na produção de etanol de cana, explica a Datagro, reflete a projeção de uma produção 4,8% menor de cana na próxima safra, redução motivada por problemas causados pela seca e pelas queimadas. Valor

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 28/10/2020

FUX VAI RETOMAR NEGOCIAÇÃO ENTRE ESTADOS NA ADI DOS ROYALTIES, DIZ GOVERNADOR DO RIO

Por Guilherme Serodio - 27 de outubro de 2020 - Em Judiciário, Royalties

O presidente do Supremo Tribunal Federal, ministro Luiz Fux, afirmou que vai retomar a negociação entre os estados sobre a redistribuição de royalties do petróleo, em julgamento na corte, de acordo com o governador em exercício do Rio, Cláudio Castro (PSC). Os governos do Rio e do Espírito Santo temiam uma decisão desfavorável com a retomada do processo em dezembro.

“O presidente garantiu que vai consultar a ministra relatora e que vai dar continuidade ao processo para que a gente possa ter um julgamento após essa conciliação feita pelo Supremo, juntamente com estado produtores e não-produtores”, afirmou Castro, que se reuniu com Fux nesta terça (27).

A negociação foi iniciada no começo do ano, com intermédio do ex-presidente do STF, Dias Toffoli, mas acabou sendo paralisada pela pandemia do novo coronavírus.

“Pedimos que o processo seja levado à Câmara de Conciliação do Supremo. A expectativa é que se construa um caminho natural, mas a decisão é exclusiva do presidente e da relatora”, disse o governador após a reunião.

Cláudio Castro foi a Brasília acompanhado pelo presidente da Assembleia Legislativa do Rio (Alerj), André Ceciliano (PT). O deputado afirmou que Fux se comprometeu a tratar da retomada do diálogo para uma conciliação com a relatora da ADI, ministra Carmen Lúcia.

O presidente da Alerj ainda defendeu na reunião o julgamento de ADI 6250 , protocolada pela Alerj no STF e que pede que lubrificantes e combustíveis derivados de petróleo recolham ICMS na origem. Na semana passada, Ceciliano afirmou que um acordo sobre a repartição de royalties poderia fazer com que a Alerj retirasse a ação.

Municípios são contra acordo

A Confederação Nacional dos Municípios (CNM) defendeu este mês a redistribuição dos royalties do petróleo entre todas as cidades e estados do país, independente de serem ou não produtores.

A CNM se manifestou no STF contrariamente ao acordo proposto por Espírito Santo e Rio de Janeiro – os estados produtores tentam preservar as receitas dos campos já contratados e que a redistribuição entre em vigor apenas para os contratos de exploração e produção assinados após a decisão do STF.

A ADI, que questiona a redistribuição prevista na lei 12.734/2012, foi protocolada pelo governo do Rio em 2013. A proposta feita pelo governo capixaba no começo do ano é uma tentativa de evitar o julgamento pelo plenário do tribunal e o risco de derrota dos estados produtores.

A Secretaria de Fazenda do Rio afirma que uma decisão desfavorável poderia provocar um rombo de até R\$ 57 bi nos próximos cinco anos nos cofres fluminenses. No Espírito Santo, o governo estima que a redistribuição pode retirar R\$ 18,4 bilhões dos recursos estaduais se a decisão for retroativa a 2013.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 27/10/2020

DE OBSTRUÇÃO À FALTA DE CONSENSO, BR DO MAR ENCONTRA DIFICULDADES NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Por Larissa Fafá e Gabriel Chiappini - 27 de outubro de 2020 - Em Combustíveis, Congresso, Fusões e Aquisições

A obstrução na Câmara dos Deputados impede há quase um mês a votação do BR do Mar, programa de incentivo à cabotagem do Ministério da Infraestrutura, que tramita em regime de urgência.

O projeto ainda carece de consenso sobre a retirada de estímulos à construção naval.

O projeto está na pauta desta terça (27), mas os parlamentares devem dar uma trégua na obstrução apenas para votar as indicações para o Conselho Nacional de Justiça e para o Conselho Nacional do Ministério Público, também na ordem do dia, sem perspectiva de um acordo para votar a BR do Mar.

A oposição impede há semanas as votações para pressionar o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM/RJ), pela votação da MP 1000, que estendeu o auxílio emergencial até o fim do ano, com valor reduzido para R\$ 300.

Já o centrão tem contribuído para a paralisação pelo impasse que se instalou em relação à presidência da Comissão Mista de Orçamento. Não há acordo entre líderes de centro sobre o nome que comandará a comissão e o parlamento segue sem discutir as contas públicas do próximo ano.

Ao jornal O Estado de S. Paulo, o relator da matéria, deputado João Carlos Gurgel (PSL/SP), confirmou que as tensões políticas afetam o andamento do projeto e condicionou a votação à instalação da CMO, ainda sem previsão de acontecer.

O projeto foi enviado pelo governo em setembro deste ano após grande expectativa criada pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas. O governo pediu urgência constitucional para matéria e atualmente trava a pauta da Câmara dos Deputados, que fica limitada a votar indicações e medidas provisórias.

Relatório não está finalizado

Mesmo que o projeto seja votado nesta semana, não há parecer finalizado do relator sobre o tema, de acordo com a assessoria do deputado à frente da matéria.

Um dos pontos polêmicos é o adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), objeto de várias emendas ao PL que pedem isenção ou redução do valor. Gurgel ainda não decidiu se aceitará emendas para modificar o adicional de frete ou se manterá o texto do governo.

O Ministério da Economia tem um plano para acabar de vez como fundo. Estudos – que incluem a elaboração de uma minuta de projeto de lei – são tocados pela Secretaria de Política Econômica e já foram até mesmo considerados na proposta orçamentária para 2021.

Pelo projeto, os recursos vinculados a AFRMM podem ser usados para a docagem e manutenção de embarcações próprias ou afretadas sem qualquer limitação percentual, incluindo navios estrangeiros em estaleiros brasileiros.

O governo entende que, dessa forma, o BR do Mar será capaz de fomentar a indústria naval, com a contratação local de manutenção e reparos em estaleiros brasileiros, que hoje perdem serviços para competidores na Europa e na China.

Atualmente, a legislação permite que empresas afrem embarcações estrangeiras para transporte em situações excepcionais, como a falta de navio nacional disponível. A cabotagem é feita por empresa brasileira de navegação (EBN) e podem ter capital estrangeiro, desde que tenham embarcações próprias.

Com o PL, investidores interessados no mercado podem instituir EBNs sem a necessidade de comprovar a posse de embarcações brasileiras e amplia as situações de afretamento.

Dados do Ministério da Infraestrutura estimam que a operação com navio de bandeira brasileira pode custar até 70% mais caro do que o mesmo serviço de embarcação estrangeira nos casos de afretamento por viagem ou tempo.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) defende um marco regulatório para o setor, mas avalia que o texto, como está, gera insegurança jurídica nas questões trabalhistas, dificultar a fiscalização de segurança do setor e pode inviabilizar a existência de uma frota nacional fixa no país.

Mercado de óleo antevê maior competição com venda das refinarias

As petroleiras pressionaram o Ministério da Infraestrutura pela inclusão de navios-tanques no escopo do projeto de cabotagem e foram atendidas pelo governo. A versão prévia do projeto excluía as embarcações de transporte de óleo e derivados.

O IBP, que representa as petroleiras instaladas no país, avalia que as regras atuais provocam um gargalo no escoamento da produção de petróleo e gás natural, com impactos negativos no aumento da produção.

O Brasil produz atualmente cerca de 3 milhões de barris por dia, majoritariamente no offshore, com destaque para campos do pré-sal, que já representam mais de 60% da produção total.

Em 2018, petróleo e derivados representaram cerca de 70% das cargas transportadas pela cabotagem brasileira correspondia, de acordo com a Antaq.

Não está pacificado. O deputado Hugo Leal (PSD/RJ) apresentou uma emenda para excluir o transporte de óleo e derivados do BR do Mar.

Com a justificativa de “salvaguardar a segurança energética, evitando que empresas estrangeiras fretadoras de petroleiros detenham a possibilidade de influir na distribuição de petróleo e seus derivados no território nacional, em decorrência de outros interesses que possam surgir porquanto durar o contrato de afretamento”, escreve o deputado.

Segundo Marcus D’Elia, sócio diretor da Leggio Consultoria, há cinco pontos-chave no BR do Mar, de interesse do mercado de petróleo

- Aumento da oferta de navios, com a abertura para maior utilização de embarcações com bandeira estrangeira no país.
- Eliminar o vínculo entre a indústria naval e cabotagem, reduzindo gargalos no mercado de frete;
- Redução do custo, com eliminação de alguns impostos federais que incidem sobre o combustível naval (bunker).
- Facilitação da criação de novas rotas, por meio do acesso antecipado em áreas sob concessão nos portos. Permitiria o uso provisório, por 48 meses, dessas áreas, para o desenvolvimento de novas rotas.
- Desburocratização, para facilitar carga e descarga dos produtos. A ideia é que seja uma documentação análoga ao transporte rodoviário.

A maior empresa de logística de óleo e combustíveis do país é a Transpetro, subsidiária da Petrobras, que considera inclusive prestar serviços para terceiros em um cenário de pulverização do setor de refino.

A Petrobras, controladora da Transpetro, está vendendo nove unidades de refino, seis delas de médio e grande portes, em diversos estados do país, com o objetivo de concentrar suas operações no Rio e em São Paulo, associadas aos campos do pré-sal.

“Hoje, a Transpetro tem uma frota que supre as necessidades da Petrobras, mas a princípio não seria recomendável ser a única empresa de cabotagem de líquidos no país – além dela temos outras duas, porém pequenas”, avalia D’Elia.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 27/10/2020

PETROBRAS CANCELA LICITAÇÃO DO FPSO DE ITAPU PARA UTILIZAR UNIDADE PRÓPRIA

Por epbr - 27 de outubro de 2020 - Em Mercado offshore

A Petrobras decidiu instalar a plataforma P-71 no campo de Itapu, na cessão onerosa, levando ao cancelamento da licitação aberta para o afretamento de uma unidade nova. A P-71 seria utilizada originalmente no campo de Lula (renomeado para Tupi).

Nesta terça (27), a empresa informou que assinou um compromisso de compra com os sócios no contrato BM-S-11, do campo de Lula, para a P-71. O consórcio é operado pela Petrobras, com 65%, ao lado de Shell (25%) e Petrogal (10%).

Com a mudança, a companhia vai antecipar a produção em Itapu e adiar a entrada de uma plataforma no campo de Lula, que terá seu plano de desenvolvimento revisado junto à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em 2021.

- Relembre: Petrobras avalia situação dos módulos do FPSO P-71, após naufrágio parcial em SC

O desembolso da Petrobras estimado na transação será de US\$ 353 milhões, correspondente à parcela dos sócios na P-71, informou a empresa. A P-71 está em fase final de construção no estaleiro Jurong, no Espírito Santo, e terá capacidade de produção de 150 mil barris/dia.

“Após o leilão do excedente da cessão onerosa ocorrido em novembro de 2019, os direitos de produção do campo de Itapu passaram a ser detidos integralmente pela Petrobras e a alocação do FPSO P-71 no campo permitirá a antecipação do seu primeiro óleo em cerca de um ano”, diz a Petrobras.

No leilão de 2019, a Petrobras contratou pelo regime de partilha 100% dos volumes excedentes de Itapu e 90% de Búzios, principal campo em desenvolvimento no país, que concentrará a maior parte dos investimentos da companhia em novas plataformas, incluindo próprias e afretadas. Lula, renomeado recentemente para Tupi por decisão da Justiça, produz pelo regime de concessão.

- Exclusivo: Rudimar Lorenzatto detalha a nova estratégia de contratação dos FPSOs próprios da Petrobras

“Tal iniciativa busca implantar projetos complementares de desenvolvimento da produção resilientes a baixos preços de petróleo, permitindo aumentar ainda mais o fator de recuperação do campo [de Lula], que é atualmente o maior produtor mundial em águas profundas e cuja produção acumulada já ultrapassou 2 bilhões de boe”.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 27/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

TCU DETERMINA QUE GUEDES APRESENTE PLANO DE CONTINGÊNCIA PARA O ORÇAMENTO DE 2021

Tribunal de contas deu 10 dias para que Tesouro e Ministério da Economia apresentem estratégia de atuação para evitar uma parada da máquina pública

Por Geralda Doca



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24609807-147-fbf/FT1086A/652/x89237451_EC-Brasilia-BSB-19-08-2020-Solenidade-de-Sancao-de-Medidas-Provisorias-de-Facilitacao-d.jpg.pagespeed.ic.vvElxO7rbJ.jpg

O Ministério da Economia, de Paulo Guedes, tem dez dias para explicar ao TCU como fará para evitar a parada da máquina pública Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

BRASÍLIA - Diante de incerteza em relação à aprovação da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) pelo Congresso Nacional até 31 de dezembro, o Tribunal de Contas da União (TCU) determinou, nesta quarta-feira, que Tesouro Nacional e o Ministério da Economia apresentem em até 10 dias um plano de contingência para evitar a paralisação de todos os serviços públicos.

Segundo o ministro relator das contas públicas, Bruno Dantas, se a LDO não for aprovada dentro do prazo poderá ocorrer o chamado shutdown da máquina pública por falta de autorização legal para a realização de despesas no início de 2021.

— O planejamento fiscal responsável exige que o Poder Executivo comece a adotar medidas para se precaver contra esse grande risco, que embora indesejável, começa a se apresentar

como uma possibilidade. Ao mesmo tempo, não poderá se dizer surpreendido por essa situação, caso ela se configure — disse o ministro no voto, acrescentando:

— Dessa forma, entendo conveniente promover imediata oitiva do Tesouro Nacional e do Ministério da Economia para que no prazo de 10 dias se manifestem sobre eventuais medidas a serem adotadas para viabilizar a execução provisória do orçamento de 2021 na hipótese de a LDO não ser aprovada até 31 de dezembro, assim como sobre a existência de um plano de ação ou de contingência para se evitar a paralisação das atividades do poder público federal caso esse risco se concretize.

O ministro também fez um alerta ao governo e ao Congresso sobre o fato de a proposta orçamentária de 2021 não incluir uma meta de resultado primário - o que contraria a Constituição Federal. Ele destacou que a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), exige a fixação de uma meta para o exercício como um instrumento para controlar as despesas em função das receitas. O resultado primário considera as receitas, menos as despesas do governo, deixando de fora o gasto com pagamento de juros da dívida.

Segundo o ministro, embora o projeto apresente uma meta para o governo federal de déficit primário da ordem de R\$ 149,6 bilhões em 2021, "o valor foi desassociado de mecanismos que assegurem o seu cumprimento, tornando-se portanto um mero indicativo, já que não será considerado para fins de limitação de empenho de limitação financeira".

DÓLAR TEM MAIOR COTAÇÃO EM 5 MESES. VEJA 5 DADOS QUE PREOCUPAM INVESTIDORES

Situação fiscal

A dívida brasileira deve passar de 100% do PIB neste ano, segundo previsões do Fundo Monetário Internacional. O combate à Covid elevou os gastos públicos, ampliando a lacuna entre despesas - que já eram altas - e arrecadação. Investidores têm cobrado mais caro para comprar títulos da dívida brasileira, especialmente os de prazo mais longo.

Tensão política

Divergências entre Congresso e Ministério da Economia quanto aos rumos da retomada no país vêm crescendo. Nesta semana, o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) criticou a obstrução da base do governo para votar pautas importantes na Casa. Há risco de a votação do Orçamento de 2021 ficar só para depois de março. Há ainda divergências no Executivo, com uma ala defendendo mais gastos para reativar a economia. O ministro Paulo Guedes se opõe ao aumento das despesas.

Sem avanço nas reformas

Sem articulação no Congresso, o governo não consegue avançar com as reformas, como a tributária e a administrativa. O Brasil é o 7º, entre 70 países, que mais gasta com o funcionalismo. A reforma administrativa, cuja proposta foi encaminhada ao Legislativo em setembro, pretende corrigir distorções para reduzir os gastos com salários dos servidores.

Privatizações paradas

A agenda de privatizações do governo está parada. O projeto de lei que abre caminho para a venda do controle do Correios chegou a ser finalizado neste mês, mas ainda não chegou ao Congresso, onde há forte resistência à operação. Nesta semana, a Unctad, agência ligada à ONU, disse que os investimentos estrangeiros diretos caíram à metade no país, no primeiro semestre, por conta da paralisação do programa de privatizações.

Segunda onda de Covid na Europa

Novos casos de Covid-19 na Europa e nos EUA levaram os países a restringir a circulação das pessoas. Na França, já se cogita um novo lockdown (confinamento). As medidas de isolamento podem atrapalhar a retomada da economia global.

— Por esse motivo expresse alerta ao Poder Executivo e ciência à Comissão Mista de Planos Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, no sentido de que a meta de

superávit primário apresentada pelo Executivo no Projeto de Lei Orçamentária para 2021 não atende adequadamente às disposições da Constituição Federal e da Lei de Responsabilidade Fiscal — afirmou Dantas.

Ele concluiu que apesar de o caráter excepcional das circunstâncias atuais em razão dos efeitos da pandemia na economia neste ano permitir uma meta aberta de resultado primário para 2020, "a sua recorrência não poderá ser tolerada por afetar o planejamento fiscal responsável nos termos delineados pela LRF, bem como a credibilidade do governo, perante os agentes econômicos".

Fonte : O Globo - RJ

Data : 28/10/2020

ROYALTIES: RIO QUER LEVAR DISCUSSÃO SOBRE DIVISÃO DE RECURSOS PARA CENTRO DE MEDIAÇÃO

Proposta é que assunto seja discutido na Câmara de Conciliação do STF

Por Bruno Rosa



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/21110918-00a-90b/FT1086A/652/xplataforma.jpg.pagespeed.ic.cUbl0Owixx.jpg>

Plataforma da Petrobras: governo do Rio tenta evitar perdas com royalties Foto: Divulgação

RIO - O governo do Estado do Rio vai buscar um diálogo com os outros estados para a busca de uma solução conjunta em torno dos royalties do petróleo. A proposta é que o assunto seja discutido agora em um centro de mediação, a Câmara de Conciliação do

Supremo Tribunal Federal (STF).

"Pedimos que o processo seja levado à Câmara de Conciliação do Supremo. A expectativa é que se construa um caminho natural, mas a decisão é exclusiva do presidente e da relatora", afirmou o governador interino do Rio, Claudio Castro, em nota.

No encontro da última terça-feira, Castro solicitou que o STF dê continuidade ao trabalho de mediação entre os estados produtores e não produtores de petróleo.

"O próximo passo será uma consulta do ministro Fux à relatora da ação, ministra Cármen Lúcia", destacou Castro.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 28/10/2020

ENQUANTO A TESLA E A GUERRA COMERCIAL ACELERAM, UMA MINA NO PIAUÍ SE PREPARA PARA SAIR DO PAPEL

Por Rennan Setti



https://s2.glbimg.com/PDSZX9_N_K-DXgcUVwWMvNb9sCU=/645x388/i.glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2020/10/27/pnp-dp-heaps-and-ponds.jpg

Projeto da Brazilian Nickel no Piauí | Divulgação

Depois de receber um empréstimo de US\$ 25 milhões do governo americano, uma mina de níquel e cobalto localizada no Piauí e operada por uma empresa britânica vai finalmente sair do papel. O empreendimento está mirando o mercado de

componentes para veículos elétricos e, com o aporte, está sendo favorecido pela guerra comercial entre China e EUA.

Segundo informou à coluna Brian Menell, CEO da controladora britânica TechMet, com o dinheiro, a subsidiária Brazilian Nickel completará a construção de sua primeira planta comercial dentro de um ano. Até então, a companhia só havia feito uma instalação experimental e testes preparatórios para desenvolver o projeto.

— Os recursos serão destinados à construção da primeira planta comercial no Piauí, em 12 meses, e à finalização da viabilização do empreendimento em larga escala, nos próximos três anos — afirmou.

O chamado Projeto Piauí Níquel quer explorar 52,5 milhões de toneladas de níquel e cobalto na zona rural do município de Capitão Gervásio Oliveira (PI). A Licença Prévia (LP) para instalação do projeto foi concedida no começo do ano.

‘Projetos adicionais no Brasil’

A Brazilian Nickel adquiriu os direitos de exploração que eram detidos pela Vale em 2014, após concorrência internacional. Desde então, a companhia vem levantando recursos para alavancar o projeto. Segundo o Relatório de Impacto Ambiental (Rima) encomendado pela companhia, é necessário um investimento de US\$ 520 milhões para construir e operar o projeto por 17 anos e meio. Quando estiver em plena operação, espera-se uma geração de 668 empregos diretos.

Há algumas semanas, Donald Trump abriu a carteira. O banco de desenvolvimento do governo dos EUA (US International Development Finance Corporation, ou DFC) anunciou um investimento de US\$ 25 milhões na TechMet para viabilizar o projeto no Piauí.

Como noticiou o “Financial Times”, o DFC foi criado no ano passado para oferecer uma alternativa ao financiamento chinês em áreas estratégicas, como a de materiais. Cobalto e níquel são minerais cruciais para a fabricação de baterias de íon-lítio, componente incontornável nos carros elétricos.

— Tanto o níquel quanto o cobalto serão escassos nos próximos anos, pois a demanda, impulsionada por veículos elétricos e energia renovável, continua a acelerar — explicou Menell.

O empreendedor sul-africano tem experiência em mineração na África e, segundo o “FT”, fundou a TechMet com foco em metais necessários para tecnologias de energia limpa e reciclagem de baterias. Segundo Menell, suas ambições no Brasil vão além da Brazilian Nickel:

— Continuaremos buscando oportunidades de participação em projetos adicionais no Brasil.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 28/10/2020

EMPRESAS ‘SEM DONO’, TENDÊNCIA QUE CRESCE NO BRASIL, VÃO GANHAR NOVO ADEPTO: A MINERADORA VALE

Companhias sem um controlador claro forçam maior responsabilidade dos demais acionistas, dizem especialistas

Por João Sorima Neto e Glauce Cavalcanti



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24715576-b92-9c4/FT1086A/652/xVALE.png.pagespeed.ic.GBmTff4jqF.jpg>

Fim do acordo de acionistas levará a Vale a se tornar uma corporação, sem controlador majoritário Foto: Washington Alves

SÃO PAULO E RIO - A mineradora Vale vai entrar, a partir de novembro, para um clube seleto: o das empresas sem dono listadas na Bolsa. São companhias nas quais nenhum acionista tem mais da metade do capital nem grupos de detentores de ações que, juntos, tenham tamanho suficiente para influenciar a vida da empresa.

Fazem parte desse grupo nomes como Renner — a primeira a se tornar uma corporação, em 2005 —, Embraer, Hering, BR Malls, Totvs e Linx.

Alguns fatores contribuem para que mais empresas abandonem o mito de que para crescer é preciso ter o olho do dono no negócio.

O aumento do número de companhias que decidem abrir capital na Bolsa é um deles. Além disso, a venda bilionária da carteira de ações do BNDES em algumas das principais empresas do país é outro impulsionador do processo.

Com a mudança, a Vale, por exemplo, terá a partir de 9 de novembro 20,26% de seu capital liberados para serem vendidos. São papéis detidos pelos investidores do grupo controlador da mineradora e vinculados a um acordo de acionistas assinado em 2017. O documento perde a validade no próximo dia 9 de novembro. É fatia que equivale a perto de R\$ 67 bilhões, considerando o valor de fechamento das ações nesta terça-feira.

Esses papéis pertencem à Litel/Litela — que reúne os fundos de pensão de estatais como Previ (Banco do Brasil), Funcef (Caixa), Petros (Petrobras) e Vivest (da antiga Cesp) —, além de Bradespar, Mitsui&Co e o braço de participações acionárias do BNDES, o BNDESPar.

Procurados, o BNDES não comentou se e quando venderia suas ações. A Funcef também não comentou. Previ e Petros não responderam.

Estima-se que das 360 companhias com ações negociadas na Bolsa (B3), menos de 7% podem ser classificadas como corporações.

— É um movimento que vem crescendo. Embora não seja a maioria das companhias, temos visto mais empresas pulverizando suas ações, seja nos IPOs (ofertas públicas iniciais de ações) recentes ou em companhias que já estão listadas — diz o advogado Fernando Silveira Carvalho, sócio de TozziniFreire Advogados na área de Direito Societário, que fez a estimativa de corporações existentes na B3.

Mais gente na fila

Há outras empresas se preparando para virarem corporações. A Light, concessionária de energia do Rio, é uma delas. A sinalização desse movimento veio depois que o empresário Beto Sicupira, acionista da AB Inbev, Kraft-Heinz e Burger King, comprou estimados 10% das ações da companhia.

Dessa fatia, metade dos papéis foi comprada do fundo comandado por Ronaldo Cezar Coelho, que agora passa a ter 17,5% das ações da Light. O restante teria sido adquirido via mercado. Os empresários não comentam as informações.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 28/10/2020

ROYALTIES: 'A DISTRIBUIÇÃO QUE ESTÁ NA CONSTITUIÇÃO É JUSTA', DIZ DÉCIO ODDONE, EX-DIRETOR DA ANP

Para o especialista, hoje à frente da Enauta, mudar a interpretação de como devem ser aplicados os recursos 'é péssimo para o Rio e para outros produtores'

Por Bruno Rosa

RIO - O especialista Décio Oddone, atual presidente da empresa de exploração e produção de petróleo Enauta e ex-diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP), cita até a Idade Média, quando o conceito dos royalties já era usado na exploração de recursos naturais, para defender a manutenção da atual regra. Ele lembra que a Constituição prevê uma distribuição justa entre estados e municípios produtores e a União, responsável por cuidar do conjunto nacional.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24715522-e3d-e5d/FT1086A/652/xODDONE.png.pagespeed.ic.SQkURzhRs3.jpg>

Décio Oddone: "Ele (o royalty) está ligado ao dono original do território, do ambiente" Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

É justo repassar royalties para estados não produtores de petróleo?

Os royalties vêm da palavra "real" em inglês (royal). No passado, os royalties eram pagos por terceiros como compensação pela extração de recursos existentes nas terras do rei ou do nobre. Já foi madeira, água, caça, pesca. Na Idade Média, se você queria colocar um moinho no rio, você pagava um royalty ao nobre. E esse conceito foi usado na modernidade para compensar e pagar ao proprietário de uma área pelo processo de extração do recurso mineral. Da mesma forma, o royalty é pago pelo uso do direito autoral. Ou seja, ele está ligado ao dono original do território, do ambiente.

E como isso foi estabelecido no mundo e no Brasil?

A cobrança do royalty é muito comum na indústria do petróleo no mundo. Nos países, há pagamento em nível federal e ao estado produtor, onde há a extração. No Brasil, a Constituição estabeleceu o royalty como compensação para os estados produtores. E, por outro lado, criou um mecanismo que prevê o pagamento do ICMS em derivados do petróleo onde o produto é consumido. Então, eu entendo que esse foi o combinado na Constituição.

O senhor acha que a discussão no Supremo Tribunal Federal (STF) vai contra a Constituição?

A questão da constitucionalidade da lei é justamente o que está em debate no STF. Os impactos são maiores nos estados produtores, tanto os positivos como os negativos. Temos um arranjo bom na Constituição brasileira, com parte indo para a União, que se encarrega de cuidar do conjunto nacional, e parte para estados e municípios diretamente afetados pela extração. Assim, a distribuição que está na Constituição é justa. Mudar a interpretação da Constituição de como devem ser aplicados os royalties é péssimo para o Rio e para outros produtores. Uma vez estabelecida a distribuição na Constituição, ela precisa ser respeitada.

Acredita que a pandemia vem afetando essa discussão, já que muitos estados estão com problema de caixa?

Sim, e os recursos são finitos, porque dependem da produção de petróleo, que declina e acaba, e voláteis, por conta do preço, da taxa de câmbio. Não são recursos perenes, mas temporários. Um campo, geralmente, produz por 30 anos. Fica uma década em níveis elevados e depois entra em declínio. Ou seja, o petróleo não é eterno. A Bacia de Campos hoje é metade do que já foi, assim como o preço do petróleo. Por isso, é preciso pensar nessa gestão.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 28/10/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL PROCURA MAIA PARA FALAR SOBRE CRISE POLÍTICA

Segundo interlocutores, presidente da Câmara disse a Campos Neto o mesmo que tem respondido em público, que a obstrução dos trabalhos parte diretamente da base do governo

Por Camila Turtelli e Fabrício de Castro, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Preocupado com a crise política e com a possibilidade das reformas não avançarem no Congresso, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, procurou o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), para tratar do assunto, segundo fontes ouvidas pelo Estadão/Broadcast.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/6/1592872768769.jpg>

Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

Desde o dia 6 de outubro não são realizadas votações na casa legislativa. O motivo é a obstrução feita pelos partidos da base do governo como forma de tentar emplacar um nome alinhado ao líder do PP na Casa, deputado Arthur Lira (AL), na presidência da CMO (Comissão Mista de Orçamento). A oposição também tem segurado os trabalhos para tentar colocar em pauta a medida provisória que prorroga o auxílio-emergencial pelo valor de R\$ 300.

Segundo interlocutores, Maia disse a Campos Neto o mesmo que tem respondido em público que a obstrução dos trabalhos parte diretamente da base do governo. Na terça, para jornalistas, Maia criticou a articulação da base. "Não sou eu que estou obstruindo, é a base do governo. Se o governo não tem interesse nas medidas provisórias, eu não tenho o que fazer. Eu pauto, a base obstrui, eu cancelo a sessão. Infelizmente, é assim. Eu espero que, quando tivermos que votar a PEC [Proposta de Emenda à Constituição] emergencial, a reforma tributária, que o governo tenha mais interesse e a própria base tire a obstrução da pauta da Câmara", disse.

Com poucas semanas até o final do ano, Maia já tinha defendido ao Estadão que governo e lideranças dos partidos fechassem com a máxima urgência um cronograma para votação de medidas de corte de gastos para garantir a adoção do Renda Cidadã, o programa substituto do Bolsa Família, e dar tranquilidade fiscal ao País nos próximos dois anos. Para o presidente da Câmara, não há mais tempo a perder porque, segundo ele, a crise "está muito mais perto, o prazo é curto e não se tomou a decisão até agora do que fazer".

As preocupações de Campos Neto surgem em um momento chave para o Banco Central. No fim desta quarta-feira, o Comitê de Política Monetária (Copom) do BC definiu o novo patamar da Selic (a taxa básica de juros). O Copom decidiu manter a taxa em 2% ao ano, mesmo com a alta dos alimentos. Este é o menor patamar da história.

A expectativa já era a de que não houvesse mudanças na taxa, mas o mercado financeiro estava ansioso para saber qual seria a visão do BC sobre o futuro. A percepção era a de que, caso o risco fiscal se intensificasse, a autarquia reforçaria os alertas que precisaria subir os juros para controlar a inflação. Campos Neto tem sinalizado que, com a área fiscal desorganizada, não é possível manter os juros baixos para sempre.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/10/2020

AGENDA DE PRIVATIZAÇÕES É PRIORITÁRIA PARA O GOVERNO, DIZ SECRETÁRIA DO PPI

Ritmo das privatizações tocadas pelo Executivo é alvo de críticas, que se tornaram mais evidentes após a saída do então secretário de Desestatizações, Salim Mattar

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Secretária Especial da Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier, afirmou nesta quarta-feira, 28, que o número de empresas públicas na fila para desestatização mostra que a agenda é prioritária para o governo. O ritmo das privatizações tocadas pelo Executivo é alvo de críticas, que se tornaram mais evidentes após a saída do então secretário de Desestatizações, Salim Mattar, que desembarcou do governo insatisfeito com a velocidade da agenda.

A secretária do PPI afirmou, por sua vez, ser necessário "entender" que as estruturas desses projetos levam tempo. "É preciso entender tempo que leva estruturação, precificação, etapas de consulta pública, ou autorização do Legislativo em alguns casos", disse Martha ao participar da "Conferência Infraestrutura, PPPs e Concessões", realizada pelo Estadão e Hiria.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/8/1570212122182.jpg>

Martha Seillier - A secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier Foto: Dida Sampaio/Estadão

A secretária pontuou ainda que, no governo passado, praticamente somente a privatização da Eletrobrás era discutida. "Hoje estamos avançando com 16 empresas", afirmou Martha, citando o caso dos Correios. Sobre a estatal de serviço postal, a secretária comentou que o projeto de lei que irá permitir a desestatização está em análise pelo Planalto. O texto já foi assinado pelos ministros da Economia, Paulo Guedes, e das Comunicações, Fábio Faria. "Deve ser encaminhado ao Congresso em breve", disse.

Martha comentou sobre o leilão do 5G no Brasil. Segundo ela, a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) já está finalizando os pareceres técnicos que serão analisados pela diretoria do órgão. Em seguida, observou a secretária, os estudos serão protocolados para avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/10/2020

BOLSONARO SANCIONA LEI QUE PRORROGA INCENTIVOS PARA SETOR AUTOMOTIVO

Empresas terão até 31 de outubro para apresentarem novos projetos de investimentos e, assim, receberem o benefício com crédito presumido do IPI

Por Daniel Weterman, O Estado de S. Paulo

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro assinou, nesta quarta-feira, 28, a sanção de uma lei que prorroga incentivos fiscais para o setor automotivo e beneficia montadoras nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste até 2025. A sanção do projeto, oriundo de uma medida provisória alterada e aprovada no Congresso Nacional, deve ser publicada até esta quinta-feira, 29, no Diário Oficial da União.

O deputado Major Vítor Hugo (PSL-GO) publicou um vídeo nas redes sociais com Bolsonaro assinando a sanção ao lado do governador de Goiás, Ronaldo Caiado (DEM), no Palácio do Planalto. De acordo com Caiado, o incentivo vai permitir um investimento de R\$ 1,5 bilhão da Caoa em Anápolis (GO) e de R\$ 500 milhões da Mitsubishi em Catalão (GO).

Pela lei sancionada, as empresas terão até 31 de outubro para apresentarem novos projetos de investimentos e, assim, receberem o benefício com crédito presumido do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados). Inicialmente, a medida provisória de Bolsonaro não colocava o Centro-Oeste na prorrogação do incentivo fiscal. Por articulação de Caiado, o Congresso Nacional acabou alterando a MP e incluindo a região no benefício.

Ao votar a medida provisória, a Câmara estimou um impacto de R\$ 150 milhões por ano com a renúncia de receita. Para compensar a perda, o projeto institui cobrança do Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, e Relativas a Títulos e Valores Mobiliários (IOF) incidente sobre as operações de crédito realizadas no âmbito do Fundo de Financiamento do Centro-Oeste (FCO).

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/10/2020

EXPORTADORAS BRASILEIRAS COMEÇAM A SE PREPARAR PARA EXTINÇÃO DA LIBOR

Indicador de referência mais utilizado em contratos de crédito no mundo só poderá ser usado até o fim de 2021; empresas precisam chegar a consenso com importadores sobre qual a melhor taxa disponível para fazer a substituição

Por Célia Froufe, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com os dias contados, a Libor movimentará nos próximos meses as grandes exportadoras brasileiras. O fim do indicador de referência mais utilizado em contratos de crédito do mundo e, conseqüentemente, acompanhado de perto por todos os mercados financeiros foi decretado após a descoberta de um escândalo de manipulação de taxas. Agora, os reguladores e supervisores internacionais incentivam bancos e outras instituições a mudarem seu índice de referência para ferramentas substitutas até o fim do ano que vem.

Com essa alteração, poderá haver mudança na precificação de contratos, valores de ativos nos balanços das companhias, nas operações de hedge (uma espécie de seguro) e também nos modelos de avaliação. No Hemisfério Norte, o assunto está quente, já que se calcula em mais de US\$ 400 trilhões em ativos denominados em Libor em todo o planeta em 2018.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/5/9/16/02817904095.jpg>

Recuperação rápida da China favorece o Brasil, mas concentrar as exportações no país asiático pode trazer problemas no futuro. Foto: Chinatopix via AP

A taxa, cuja sigla significa London InterBank Offered Rate, serve como referência de juros que as instituições oferecem para emprestar umas às outras no mercado interbancário internacional no caso de empréstimos de curto prazo. Seu “valor” é baseado em cinco moedas: dólar (Estados Unidos), euro (zona do euro), libra (Reino Unido), iene (Japão) e franco (Suíça).

No Brasil, a avaliação do Banco Central é de que a exposição à Libor no mercado nacional é baixa. “Os efeitos da mudança no padrão Libor no Sistema Financeiro Nacional (SFN) estão sendo acompanhados pelo Banco Central, mas não geram alteração regulatória ou de procedimentos de supervisão”, comentou um porta-voz da autoridade monetária. De acordo com o BC, instrumentos referenciados em Libor no Brasil são basicamente swaps de taxa de juros, que correspondem a 1,4% do total do mercado de derivativos. De forma geral, esses contratos se referem a hedge de exposições em moeda estrangeira.

As companhias brasileiras que têm contratos indexados à Libor, no entanto, terão que se mexer. Pela lei nacional, o sistema de normatização contábil doméstico precisa estar alinhado com as regras internacionais e, segundo o superintendente de normas contábeis e de auditoria da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), Paulo Gonçalves, as mudanças já começam a ocorrer no Brasil, seguindo as orientações do Conselho Internacional de Padrões de Contabilidade (IASB, na sigla em inglês). “Já convergimos, no Brasil, à primeira fase e qualquer contrato que tenha como referência essa taxa que deixará de existir terá de passar por uma série de implicações da área contábil”, considerou.

As empresas de capital aberto terão de, pelo menos, apontar as mudanças em seus informes corporativos e demonstração de balanços, algo que não é visto como um problema pela CVM, já que costuma ser uma prática comum das comunicações corporativas.

Gonçalves e o gerente de normas contábeis da autarquia, Osvaldo Favero, explicaram que as empresas deverão dizer, por exemplo, se vão descontinuar esses contratos ou se decidiram substituir o benchmark (referência) por outro ou outros. Nesse caso, é preciso acertar com a outra ponta do contrato a melhor referência, já que nenhum dos lados quer sair perdendo no negócio se a taxa não for exatamente a mesma da Libor. “Informar a mudança é a regra básica da aplicação

das normas contábeis. Quando relevantes, precisam ser colocadas nas notas explicativas”, afirmou o superintendente.

As grandes exportadoras, como AmBev, Petrobrás e Vale, por exemplo, são as empresas que potencialmente têm em vigor contratos desse tipo no Brasil.

Discussões sobre mudanças começaram em 2007

As discussões em torno da substituição da Libor começaram em 2007, mas perderam o protagonismo por causa da crise financeira internacional dos anos seguintes.

O benchmark mundial foi colocado em xeque mesmo depois que o Departamento de Justiça americano fez uma investigação criminal no início da década passada sobre uma possível troca de informações entre bancos, que foram acusados de manipular a taxa - ao contrário da Selic brasileira, a Libor é uma referência a partir de um modelo, e não de transações efetivas. Em 2012, a Autoridade de Conduta Financeira (FCA, na sigla em inglês), a CVM britânica, decidiu por uma data final para as operações indexadas à Libor.

Depois da crise financeira internacional, o mundo passa agora pela crise gerada pela pandemia de coronavírus e órgãos reguladores ou de referência internacional, como o Conselho de Estabilidade Financeira (FSB, na sigla em inglês), temem que os players usem o surto como um impeditivo para se prepararem para a mudança. Por isso, vêm batendo na tecla recorrentemente de que as instituições precisam se organizar. Para eles, os bancos não poderão deixar para fazer suas atualizações na última hora alegando o impacto da covid-19 porque o tema vem sendo debatido há anos e há ainda o prazo de mais de um ano para que a Libor deixe de “circular”.

A Associação Internacional de Swaps e Derivativos (Isda, na sigla em inglês) divulgou na semana passada uma cartilha com os protocolos que deverão ser seguidos pelos agentes de mercado. “O FSB incentiva fortemente a ampla e precoce adesão ao Protocolo - por todas as empresas financeiras e não financeiras afetadas - o que será um importante motor de transição para derivativos em todas as moedas Libor e uma etapa crítica na transição de referência antes do final de 2021”, enfatizou a instituição, que tem sede em Basileia, na Suíça. “A transição da Libor é uma prioridade do G-20 e continua sendo uma tarefa essencial que fortalecerá o sistema financeiro global”, continuou, citando a sigla do grupo das 20 maiores economias do mundo, do qual o Brasil faz parte.

“A finalização do Protocolo ISDA é um passo importante para lidar com o estoque de contratos vinculados à Libor antes do final de 2021”, reforçou o presidente do Banco da Inglaterra (BoE, na sigla em inglês) e co-presidente do Official Sector Steering Group, Andrew Bailey.

Agro e energia

Os setores de agronegócio e energia e os contratos em dólar ou de swaps (que negociam câmbio e juros, por exemplo) são os mais afetados pelo fim da Libor no Brasil. Isso porque a maior parte dos contratos que usam essa taxa de referência é feita para proteger exportadores e importadores de mudanças bruscas dos valores das moedas entre os países que fecharam negócio. A extinção do instrumento internacional está marcada para o encerramento de 2021 e é nesse pouco mais de um ano que as empresas terão de se adaptar à nova mecânica dos contratos internacionais.

O principal ponto de partida para as companhias será chegar a um consenso com seus importadores sobre qual a melhor taxa disponível no mercado hoje para substituir a Libor. Nem todas, no entanto, já começaram a fazer as atualizações necessárias. E a postergação é uma das principais preocupações de órgãos reguladores internacionais e vem sendo enfrentada por consultorias de prestação de serviços multinacionais.

No Brasil, a KPMG, conhecida como uma das Big Four do setor, acompanha de perto o desenvolvimento das empresas. O sócio-diretor da companhia no País, Rodrigo Bauce, lembrou que os países e corporações mais afetados pela mudança são os que têm sua moeda na composição da taxa de referência. “Estamos na segunda onda, mas o Brasil é um país exportador, que faz hedge em exposição de juros e câmbio vinculada à Libor. Sem falar em

bancos internacionais que aqui operam”, citou. Além disso, segundo ele, há contratos que não estão vinculados à Libor diretamente, mas que usam derivativos a partir da taxa.

As operações domésticas que mais terão impacto são as relacionadas ao dólar por causa dos contratos de hedge, um mecanismo que busca travar o impacto das oscilações cambiais. De acordo com a KPMG, dos US\$ 400 trilhões que existem no mundo hoje atrelados de alguma forma à Libor, metade é relacionada à moeda americana. “Se você paga algum empréstimo em dólar, tem a variação da Libor embutida de alguma forma”, considerou Bauce.

O que os clientes mais têm questionado à consultoria, de acordo com o sócio-líder da prática de Accounting & Financial Risk da KPMG no Brasil, Lúcio Anacleto, é em que momento até o final da existência da Libor seria o melhor para desfazer a posição e buscar um substituto. “O cliente quer saber se haverá oportunidade de arbitragem, se a exposição é grande, pequena e o risco que corre”, relatou. A recomendação da empresa depende das informações dos contratos prestadas pelos clientes, mas a sugestão é sanar a questão o quanto antes, não deixando para o prazo final. “Não tem uma receita de bolo, mas tem um feijão com arroz, e sabemos que é importante não deixar para a última hora.”

Os setores que vêm mostrando mais interesse pelo assunto, de acordo com os porta-vozes da KPMG, foram os do setor agrícola e de energia. “Vemos que, no caso de multinacionais, principalmente, pouco se fala no assunto para ver o que a matriz vai determinar, mas não se pode correr o risco. Não dá para esperar o último momento, pois há risco até de reputação”, salientaram. “Não dá para deixar as coisas para os 45 minutos do segundo tempo e esperar a mão mágica do mercado corrigir”, disseram, reforçando a orientação do Conselho de Estabilidade Financeira (FSB, na sigla em inglês).

BNDES

Mas muitas instituições ainda decidiram aguardar um pouco mais, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Ao Estadão/Broadcast, a instituição informou que ainda está oferecendo financiamentos de comércio exterior atrelados à Libor. “Diante da perspectiva do fim da taxa em âmbito mundial, o Banco, assim como o mercado financeiro global, está aguardando as definições das entidades que regulam o tema, quanto a como se dará o processo de substituição da taxa”, argumentou a empresa.

Já há, no entanto, várias substitutas da Libor no mercado, conhecidas como Taxas Livres de Risco (RFRs), ainda que elas ainda que a mudança global esteja ainda engatinhando. Os reguladores internacionais determinaram que os substitutos serão versões ajustadas das RFRs identificados por atuação no setor público ou privado de cada país, como o AONIA (dólar australiano), CORRA (dólar canadense), € STR (euro), HONIA (dólar de Hong Kong), SARON (Franco suíço), SOFR (dólar americano), SONIA (libras esterlinas) e TONA (ienes). “Hoje, as RFRs começaram a crescer e a Libor a cair um pouco, mas não muito”, salientou Anacleto.

A Petrobrás informou que possui parte de suas dívidas indexadas à Libor. A companhia também explicou que vem monitorando o pronunciamento das autoridades, bem como as medidas que vêm sendo adotadas para a adaptação dos diversos instrumentos financeiros. “Desta forma, a Petrobrás se antecipa às mudanças regulatórias e dos mercados financeiros e se prepara para realizar os eventuais ajustes em contratos, processos e sistemas que venham a ser necessários”, comunicou a companhia. Contatada pela reportagem, a Vale não quis se pronunciar sobre o assunto.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/10/2020

PLANO DO GOVERNO TRAÇA METAS PARA ELEVAR O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS ATÉ 2031

Porém o texto, que trabalha com dois cenários para elevar o Índice de Desenvolvimento Humano do Brasil, é criticado por especialistas pela falta de detalhamento

Por Idiana Tomazelli e Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo definiu uma estratégia de longo prazo que conta com a aprovação de reformas para elevar o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do País a patamares próximos do Uruguai ou até do Chile, nações mais desenvolvidas que o Brasil em termos de renda, escolaridade e expectativa de vida. O decreto, publicado ontem no Diário Oficial da União, traça uma série de metas econômicas, institucionais, ambientais, sociais e de infraestrutura a serem atingidas até 2031 para tentar levar o País a uma trajetória de maior crescimento.

O documento, no entanto, está sendo alvo de críticas e comparado a uma carta de intenções, sem que haja um detalhamento de como as metas serão alcançadas. O instrumento usado – um decreto – também causou estranheza. Ao contrário de um projeto de lei, o texto não passa por uma discussão prévia com o Congresso Nacional, que aprova ou não as reformas consideradas necessárias para o cumprimento dos objetivos. Além disso, um decreto pode ser alterado a qualquer momento – uma “fragilidade” para uma estratégia que pretende mirar o longo prazo.

A publicação do decreto está sendo vista como um ressurgimento da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Social (Endes), que foi colocada em consulta pública no fim do governo Michel Temer, após recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU) para que houvesse “diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado”. De lá para cá, o cenário econômico, fiscal e social do País se alterou profundamente, na esteira inclusive da pandemia da covid-19.

O secretário de Gestão do Ministério da Economia, Cristiano Heckert, disse que o governo Temer entregou na transição para o presidente Jair Bolsonaro um estudo preliminar para a elaboração de uma estratégia. Segundo ele, esses estudos foram amplamente debatidos e somente depois definido o plano. “Já no início do governo, nós abraçamos essa ideia porque infelizmente o Brasil tinha perdido nas últimas décadas essa capacidade de olhar para o longo prazo”, afirmou o secretário. “É particularmente importante nesse momento porque o cenário macroeconômico do Brasil, que já era desafiador, se aprofundou nesse ano de pandemia.”

Cenários

A estratégia, assinada por Bolsonaro e pelos ministros Paulo Guedes (Economia) e Wagner Rosário (Controladoria-Geral da União), traça dois cenários de desenvolvimento para o País.

O primeiro, considerado como a referência, prevê a aprovação de reformas macrofiscais para equilibrar as contas públicas, como reforma tributária, privatizações e até mudanças adicionais no sistema previdenciário – “com o objetivo de garantir a sustentabilidade financeira e a justiça social”. Nesse cenário, o crescimento médio entre 2021 e 2031 seria de 2,2% ao ano, com aumento de 1,6% ao ano no PIB per capita.

O segundo é o cenário transformador, em que haveria reformas mais amplas aliadas a avanços educacionais. Nesse caminho, o Brasil teria um crescimento médio de 3,5% ao ano, com aumento de 2,9% ao ano no PIB per capita.

Sem fazer nada, as contas públicas se manteriam em “trajetória explosiva”, a desconfiança dos investidores aumentaria e haveria risco de uma crise no refinanciamento da dívida pública, alerta o decreto.

Para medir o alcance das metas, a estratégia fixou o IDH como indicador-chave. Em 2018, o IDH brasileiro estava em 0,761 (quando mais próximo de 1, mais desenvolvido é o país). O objetivo é chegar a 0,808 em 2031 no cenário de referência (o equivalente ao IDH uruguaio) ou até 0,842 no cenário transformador (equivalente ao indicador chileno).

Outros indicadores também foram listados para fazer o acompanhamento setorial dos avanços. Na área social, por exemplo, serão analisados indicadores de educação e o índice de Gini, uma medida da desigualdade de renda no País.

Para o professor do Ibmec Bruno Carazza, o lançamento de uma estratégia de longo prazo é uma maneira de Guedes mandar um recado para a ala desenvolvimentista do governo sobre os riscos de abandono das reformas. A mensagem do ministro, na avaliação dele, é que deixar de lado

medidas duras pode levar a um crescimento negativo do País. “Ele demarca o terreno e sinaliza de forma clara para dentro do governo que, se não for por esse caminho, é crise na certa”, diz Carazza, ressaltando que as alas desenvolvimentista e fiscalista estão se digladiando, uma divisão que tem paralisado o governo.

O economista destaca que o lançamento dessa estratégia é emblemática e representa uma tentativa de Guedes de impor sua narrativa de uma visão de mais longo prazo e de que há planejamento num momento em que o ministro é criticado por não ter um plano de política econômica. Guedes acrescenta à estratégia outras dimensões de planejamento que não apareciam no discurso do ministro desde a campanha eleitoral, como os eixos ambiental e social.

“Essa estratégia no longo prazo (2031) é condizente com a visão militar de um plano de longo prazo, de planejamento de estratégia”, avalia Carazza, que é professor também da Fundação Dom Cabral. Na sua avaliação, o ministro ressuscitou o plano elaborado pelo governo Temer, que foi bastante discutido e estava engavetado pelo governo Bolsonaro.

“Ele copia mesmo. São as mesmas expressões, as orientações, os trechos são os mesmos. Ele insere alguns temas novos, como privatização, governança pública e economia digital, mas, sem sombra de dúvidas, 90% ou mais do plano de Guedes é uma cópia da Endes do Temer”, avalia.

Carazza destaca que a estratégia tem uma visão que faz sentido, com medidas que estão na direção certa, mas as ações não saem do plano e passam para algo concreto como uma proposta legislativa.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/10/2020

CRISE MUNDIAL FAZ BRASIL DEPENDER CADA VEZ MAIS DE EXPORTAÇÕES PARA A CHINA

Um terço dos US\$ 101,7 bilhões exportados pelo Brasil de janeiro a junho deste ano teve o país asiático como destino, ante 1,9% em 2001 e 28,5% no fim do ano passado; ataques de integrantes do governo à China preocupam exportadores

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/0/1595806961705.jpg>

China é o maior importador de produtos do Brasil Foto: Márcio Fernandes/Estadão

RIO - Apesar do tom belicoso nas declarações do governo Bolsonaro em relação à China, as exportações brasileiras estão cada vez mais dependentes do apetite do comprador chinês. De 2001 até o ano passado, a participação chinesa nas vendas do Brasil saltou de 1,9% para 28,5%. Com a crise global desencadeada pelo novo coronavírus, essa fatia

subiu para 33,8% no primeiro semestre deste ano – um terço dos US\$ 101,7 bilhões exportados pelo País de janeiro a junho teve como destino a China.

Os dados são do Ministério da Economia e do Icomex, indicador sobre o comércio exterior desenvolvido pelo Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da FGV. Para comparação, no mesmo período as vendas para os Estados Unidos caíram de 22,6% do total para 9,9%; já os embarques para a União Europeia, que respondiam por 25,4% das exportações brasileiras em 2001, ficaram em 15,4% neste primeiro semestre.

Segundo especialistas, o aumento da dependência da China está associado, em primeiro lugar, ao forte crescimento econômico do país asiático nas últimas décadas. Além disso, contribuem para esse cenário a queda recente da demanda por parte de outras nações afetadas pela pandemia, especialmente na América do Sul, e o fato de o Brasil ainda manter uma forte

especialização na produção de matérias-primas – mas uma estrutura pouco competitiva na indústria, limitando os itens da nossa pauta de exportações.

Uma marca dessa especialização, reforçada nas últimas décadas, é o bom desempenho do agronegócio. Ao mesmo tempo em que a elevada produtividade do campo brasileiro reforçou a especialização nas matérias-primas, o acelerado crescimento tornou a China o maior importador global desses insumos.

Em 2001, quando recebia menos de 2% das exportações do Brasil, a China era o sexto maior importador do mundo. Ano passado, foi o segundo, atrás só dos EUA, segundo a Organização Mundial do Comércio (OMC). Com 1,4 bilhão de habitantes e urbanização ainda em marcha, nada indica que a demanda da China por produtos como soja e carne arrefecerá.

Efeito da crise

Em contrapartida, por conta da recessão, os Estados Unidos e nossos vizinhos da América do Sul – principais mercados dos produtos industrializados brasileiros – já estão comprando menos. As exportações para a Argentina somaram US\$ 3,7 bilhões no primeiro semestre, queda de 28% ante a primeira metade de 2019, colocando o país vizinho como destino de apenas 3,6% das exportações brasileiras – a Holanda passou a Argentina e foi o terceiro principal destino das vendas do Brasil, atrás de China e EUA.

Diante do aumento proporcional da participação chinesa, o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, prefere falar em “interdependência” na relação comercial com a China. Ele lembra que o Brasil é o maior produtor e exportador de soja e carnes – o fornecimento global desses produtos é dominado por Brasil e Estados Unidos. O País também é um grande exportador de minério de ferro, petróleo e celulose, todos com grande participação chinesa nas vendas.

“Se o mundo demanda mais produtos agropecuários, só o Brasil pode aumentar a produção, especialmente de soja e carne”, disse Castro.

No lado conjuntural, assim como a venda de comida nos supermercados está entre as atividades econômicas menos atingidas pela pandemia, as exportações de alimentos seguem de vento em popa. Em volume, as vendas de produtos agrícolas ao exterior cresceram 24,5% na primeira metade deste ano ante igual período de 2019, nas contas do Ibre/FGV.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 27/10/2020



VALOR ECONÔMICO (SP)

ECONOMIA VAI RECEBER INJEÇÃO DE R\$ 138 BI ATÉ DEZEMBRO, DIZ SACHSIDA

Segundo o secretário de Política Econômica, depois de comércio e serviços comandarem o bom desempenho do PIB no trimestre passado, agora será a vez do setor de serviços liderar a recuperação da atividade

Por Fabio Graner — De Brasília

A economia deve ter uma injeção de cerca de R\$ 138 bilhões de recursos até dezembro, disse ao Valor o secretário de Política Econômica do Ministério da Economia, Adolfo Sachsida. Segundo ele, depois de comércio e indústria comandarem o bom desempenho do PIB no trimestre passado, agora é a vez de o setor de serviços liderar a recuperação da atividade.

Com isso, acredita, este trimestre terá uma boa performance, consolidando a retomada e dando tração para o crescimento em 2021. Ele confirma a projeção de queda do PIB neste ano em 4,7%

e destaca que o mercado e organismos internacionais, que estavam com números piores, agora convergem para o projetado pela SPE.



[https://s2.glbimg.com/JY09Zuiwm_VmUuTaaS1-NcS7Mml=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/s/DgWflrSVWGDad6iarlUA/foto28bra-201-dfsachs-a2.jpg](https://s2.glbimg.com/JY09Zuiwm_VmUuTaaS1-NcS7Mml=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/s/DgWflrSVWGDad6iarlUA/foto28bra-201-dfsachs-a2.jpg)

Sachsida: no quarto trimestre, quem vai liderar economia é o setor de serviços — Foto: Claudio Belli/Valor

A estimativa de injeção de recursos até o fim de 2020 foi organizada pela SPE a partir de dados e projeções públicos. O principal elemento é o auxílio emergencial. Há R\$ 14 bilhões remanescentes da primeira leva de benefícios (R\$ 600) e R\$ 59 bilhões de sua extensão em valor menor (R\$ 300). Também está na conta um montante de R\$ 15 bilhões que ainda não foram sacados do saque emergencial do FGTS, com base em uma hipótese de que 40% do total colocado à disposição ainda não foi retirado pelos cotistas.

A SPE também considerou uma entrada da ordem de R\$ 50 bilhões em recursos do auxílio economizados pelas famílias. O número é com base em estimativas “conservadoras” de analistas privados.

“Existem algumas pessoas falando que com a queda do auxílio emergencial de R\$ 600 para R\$ 300 a retomada vai perder um pouco de força. Não vai. Da mesma maneira que no terceiro trimestre quem liderou a economia foi comércio e indústria, no quarto trimestre quem vai liderar é serviços”, disse Sachsida.

“O auxílio emergencial surgiu para auxiliar as pessoas em período que a economia estava fechada. Ora, à medida que a economia vai reabrindo, é natural que seja reduzido. As pessoas voltaram a trabalhar e a gerar renda. Com essa reabertura, haverá uma retomada do setor de serviços. A percepção de que a redução do auxílio vai afetar a retomada não me parece correta.”

A secretaria também aponta que, nos próximos meses, inclusive já entrando em 2021, parte dos recursos poupados pelas famílias de alta renda também deve voltar. Sachsida cita estimativa feita pelo Bradesco de uma poupança extra de R\$ 200 bilhões que tende a voltar pelo menos em parte à medida que a economia vai reabrindo. “Tenho poucas preocupações de que a economia teria um comportamento fraco no quarto trimestre. Nesse período o país estará mantendo a retomada.”

Sobre o próximo ano, Sachsida demonstra confiança de que a recuperação da economia terá continuidade, mesmo na ausência de estímulos, previstos para acabar neste ano. Nesse sentido, ele reforçou a mensagem de que em 2021 é preciso voltar à consolidação fiscal, o que ajudará a manter a retomada do crescimento.

Na sua visão, à medida que a reabertura das atividades tem continuidade, é preciso deixar o setor privado voltar a liderar o crescimento. Por isso, é preciso cuidar das medidas que viabilizam a manutenção do teto de gastos, como as PECs do Fato Federativo e Emergencial, o que daria segurança aos investidores de que a trajetória de queda da dívida seria retomada, sustentando juros baixos.

Além da questão fiscal, há outras duas preocupações para 2021, segundo o secretário: emprego e crédito. No primeiro, Sachsida chama a atenção para um fenômeno diferente de outras crises: o emprego informal sofreu impacto maior que o formal. Mas, a se confirmar a tendência de reabertura e continuidade da retomada econômica, a recuperação do emprego informal também tende a ser mais rápida, reduzindo o desemprego.

No tópico do crédito, a preocupação é melhorar as garantias, retomando projetos que já estavam tecnicamente avançados e que foram paralisados com a crise.

Para esses dois pontos, ele destaca a importância de se aprovar a nova Lei de Falências, que vai ajudar na melhor distribuição de recursos entre os diferentes setores da economia. E a agenda de marcos regulatórios para atração de investimentos, como gás, cabotagem e energia, acelerando o crescimento puxado pelo setor privado.

Sachsida demonstra tranquilidade com o recente repique inflacionário. Ele destaca que, mesmo com o recente choque, o IPCA está previsto para ficar dentro da meta e não deve atrapalhar o crescimento. “Esse choque transitório e localizado em alguns produtos aumenta um pouco o IPCA. Agora todas as projeções de mercado sinalizam inflação bem comportada nesse e nos próximos anos.”

Sobre a falta de produtos em alguns segmentos, o secretário afirma que isso reflete a postura cautelosa de parte de alguns empresários, que não acreditavam em retomada em “V”, como previa o Ministério da Economia. “É o famoso ‘bom problema’ e mostra que nossas medidas deram excelentes resultados. São problemas localizados e transitórios”, defendeu. “Não é problema estrutural, de forma nenhuma.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 28/10/2020

FRETES RODOVIÁRIOS PARA ESCOAMENTO DE GRÃOS PELO NORTE CAÍRAM 11% EM SETEMBRO, DIZ CONAB

Tendência até o fim de ano é de baixa em todas as rotas

Por Rafael Walendorff, Valor — Brasília

Os custos do frete rodoviário entre Mato Grosso e o porto de Miritituba, no Pará, tiveram queda de até 11% em setembro na comparação com o mesmo mês de 2019. Segundo o Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a retração é reflexo da conclusão da pavimentação da BR-163 e do aumento significativo do escoamento de grãos para exportação por essa rota.

De Sorriso (MT) a Miritituba, o transporte da tonelada de grãos saiu, em média, por R\$ 170 no mês passado, contra R\$ 190 em setembro ano passado. Até Santarém (PA), o preço caiu de R\$ 240 para R\$ 230 por tonelada. No trajeto entre Querência (MT) e São Luís (MA), o valor passou de R\$ 300 para R\$ 280. Já para transportar soja ou milho de Sorriso a Santos (SP), o custo aumentou de R\$ 290 para R\$ 300 a tonelada.

Para o resto do ano, a tendência é de declínio acentuado dos preços dos fretes, ainda que haja demanda para exportação, diz o boletim da Conab. Segundo a estatal, o atraso das chuvas e do plantio da safra 2020/21 em Mato Grosso também deve postergar o aquecimento no mercado de fretes rodoviários no início 2021.

Os embarques acumulados de soja em grão de janeiro a setembro de 2020 totalizaram 79,2 milhões de toneladas, segundo a Conab, ante 60,8 milhões de toneladas no mesmo período do ano passado. A China permaneceu como o principal destino das exportações, com participação de mais de 50% no volume total negociado.

As importações de adubos e fertilizantes para uso em Mato Grosso, desde países como Rússia, Canadá, Estados Unidos, Belarus, Marrocos, Israel, China e Argélia, alcançou 4,3 milhões de toneladas nos nove primeiros meses do ano, acima das 3,9 milhões registrados no mesmo período de 2019.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 28/10/2020

COM PROVISÃO MENOR, HSBC INDICA MELHORA

Ações do banco subiram 3,37% em Londres

Por Dow Jones Newswires

O lucro líquido do HSBC caiu no terceiro trimestre, enquanto o coronavírus devastava a economia global e as tensões políticas entre EUA e China se intensificavam em Hong Kong. O banco de raízes asiáticas com sede em Londres informou que o lucro líquido caiu 54%, para US\$ 1,36 bilhão, no terceiro trimestre, ante US\$ 2,97 bilhões no mesmo período do ano passado. Uma sondagem da FactSet com analistas previa um lucro líquido de US\$ 2,21 bilhões no trimestre.

O HSBC, no entanto, reservou US\$ 785 milhões em provisões para créditos de liquidação duvidosa no trimestre, menos de um terço do valor do trimestre anterior.

Para o CEO do grupo, Noel Quinn, os resultados do terceiro trimestre foram promissores por causa das perdas de crédito mais baixas e dos fortes níveis de capital e liquidez. O banco considera pagar um “dividendo conservador” em 2020 se os reguladores permitirem, já que o Banco da Inglaterra (BoE) pediu aos bancos britânicos para não pagarem dividendos este ano justamente devido ao aperto advindo da pandemia.

As ações do banco tiveram alta de 3,37% em Londres.

O banco espera que as baixas taxas de juros em nível global continuem a pressionar a margem financeira, o que poderá trazer mais pressão no quarto trimestre

O HSBC reservou US\$ 3,83 bilhões e US\$ 3 bilhões em provisões para perdas com empréstimos no primeiro e segundo trimestres, respectivamente, perfazendo um total de US\$ 7,64 bilhões até agora neste ano. Há o risco de ter de fazer provisões adicionais no quarto trimestre se o Reino Unido e a União Europeia não chegarem a um acordo comercial até o final do ano, disse a instituição.

Além de navegar na pandemia, o HSBC está envolvido em um confronto político entre Pequim e Washington sobre o status de Hong Kong. Quando o principal executivo do HSBC na Ásia endossou a extensão da lei de segurança nacional da China para a cidade portuária em junho, o secretário de Estado Mike Pompeo descreveu o ato como uma “demonstração de fidelidade”. “O risco geopolítico, especialmente relacionado ao comércio e outras tensões entre os EUA e a China, continua elevado”, disse o HSBC. “O sentimento dos investidores e das empresas em alguns setores em Hong Kong permanece amortecido e as tensões em curso podem resultar em um ambiente regulatório e comercial cada vez mais fragmentado.”

O HSBC também irritou as autoridades chinesas ao compartilhar informações sobre a empresa chinesa de equipamentos de telecomunicações Huawei Technologies Co. com promotores dos EUA em 2016. Os investidores estão preocupados que o banco possa ser colocado em uma lista de “entidades não confiáveis” na China, o que ameaçaria seus planos de expansão seu banco de varejo e comercial no país mais populoso do mundo.

As ações do HSBC caíram 46% este ano e recentemente atingiram o menor nível em 25 anos, enquanto o índice Stoxx Europe 600 Banks caiu 39%. Muitas ações de outros bancos despencaram quando o coronavírus causou danos econômicos e forçou os bancos centrais a reduzir as taxas de juros, o que torna mais difícil para as instituições obterem lucro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 28/10/2020

TRÁFEGO NAS ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 13,6% DURANTE A PANDEMIA

Período analisado vai de 16 de março (início da quarentena no país) até 25 de outubro, comparado com o ano passado

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo

O tráfego total comparável nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 13,6% entre os dias 16 de março (início da quarentena no país) até 25 de outubro, na comparação com o mesmo período de 2019, fruto da menor mobilidade diante da pandemia da covid-19.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias de maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista pelo sistema Anchieta-Imigrantes, teve uma redução de 11,3% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.



[https://s2.glbimg.com/1HQaU0uto_OJAU604Nh3ntebShA=/0x0:1054x552/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/h/igcTFHTrKH3zQccJD7zA/ev-doahxgaytjot.jpg](https://s2.glbimg.com/1HQaU0uto_OJAU604Nh3ntebShA=/0x0:1054x552/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/h/igcTFHTrKH3zQccJD7zA/ev-doahxgaytjot.jpg)

— Foto: Reprodução/Twitter/@_ecovias

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna-Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 24,4% menor do que o visto um ano atrás.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem tido um saldo positivo no período, aumentando o número de veículos pedagiados em 7,3%, graças ao movimento dos caminhões que abastecem o porto. Já na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) até Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 11%.

A Ecosul, que administra as rodovias do polo rodoviário de Pelotas, no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 8,6%, a Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve o tráfego 1,5% menor, e a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 24,1% do volume de carros passando por seus pedágios no período.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 27/10/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EXIGÊNCIA DE CERTIFICAÇÃO PARA DESCOMISSIONAMENTO ABRE ESPAÇO PARA ESTALEIROS NACIONAIS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 28/10/2020 - 19:06

Comitê técnico da Sobena avalia que 42 estaleiros certificados atualmente não dão conta de mais que 50% da capacidade mundial de desmantelamento, o que abre espaço para atuação de players nacionais nessa atividade.

As exigências da Organização Marítima Internacional (IMO) e do regulamento europeu (SRR — Ship Recycling Regulation) preveem que navios só podem ser enviados para reciclagem em instalações certificadas. O regulamento, editado em 2013 e em vigor efetivamente a partir de 2018, foi baseado na convenção de Hong Kong, com inclusão de requisitos adicionais de segurança e meio ambiente. O coordenador do comitê técnico de descomissionamento de plataformas e desmonte de navios da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), Ronald Carreteiro, considera que os 42 estaleiros hoje certificados não dão conta de mais que 50% da capacidade mundial de desmantelamento, o que abre espaço para atuação de estaleiros brasileiros.

"Temos ainda espaço para estaleiros brasileiros, mas não podemos ficar olhando a caravana passar porque, daqui a pouco, não teremos espaço nenhum", disse Carreteiro, nesta quarta-feira (28), durante o 28º Congresso Internacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore, organizado pela Sobena. Ele lembrou que a indústria de construção naval e offshore está em busca de novas oportunidades, na medida em que os estaleiros brasileiros estão com ociosidade por ausência de demandas, sobretudo área offshore. O Brasil tem 74 plataformas com mais de 25 anos de operação. Os desinvestimentos da Petrobras na área de descomissionamento

entre 2021 e 2024 podem gerar US\$ 6 bilhões de investimentos. O grupo de descomissionamento da Sobena estima potencial de US\$ 18 bilhões até 2030.

Levantamento do comitê da Sobena apurou que, no mundo, uma média 950 embarcações e estruturas flutuantes são descomissionadas por ano. Desse universo, metade costuma ser de médio ou grande porte. A maior parte dessas estruturas flutuantes é desmantelada em países como Índia, Bangladesh, Paquistão e Turquia, muitas vezes sem resposta a questões ambientais e trabalhistas. O comitê encaminhou ao Ministério da Infraestrutura uma minuta com sugestões para o que pode ser um regulamento brasileiro. O documento também foi entregue a estaleiros e autoridades estaduais onde existem polos navais.

No Brasil, áreas de produção com mais de 25 anos são considerados campos maduros. Cerca de 60% dos campos produtores no país possuem mais de 20 anos de produção. Na Bacia de Campos, dois terços das reservas provadas já foram produzidas. E 70% das reservas provadas do pós-sal já foram produzidas. No entanto, o fator de recuperação no pós-sal é de 16%, caindo para 14% na Bacia de Campos. No mundo, a média do fator de recuperação é de 30% e 35%, sendo que a Noruega trabalha com fator de recuperação de até 70%.

O diretor de manutenção e serviços offshore da Ocyan, Vinicius Castilho, observa que a Petrobras voltada para FPSOs e pré-sal abrindo oportunidade para outras operadoras independentes atuarem em campos maduros aproveitando expertise para reduzir custos operacionais e evitar problemas de integridade. Ele estima que 1% adicional no fator de recuperação da Bacia de Campos gera R\$ 16 bilhões a mais de royalties e aumenta na produção em um bilhão de barris de óleo equivalente. Castilho acredita que, antes do descomissionamento, haverá aplicação de tecnologias para aumentar fator de recuperação dos campos maduros. "Existe expectativa que o fator de recuperação passe de 24% para 40%, que é superior à média mundial", analisou.

Castilho observa estaleiros nacionais se organizando para receber unidades offshore, buscando licenças para armazenamento de resíduos de NORM (material radioativo de ocorrência natural) e tratamento do coral sol. "Queremos cada vez mais incentivar e conversar com os estaleiros [nacionais] para que as unidades sejam desmanteladas nestes estaleiros e para que os serviços fiquem no Brasil", disse Castilho. Ele identifica uma preocupação com a relação à destinação da malha subsea, que precisa ser definida por análise multicritérios, caso a caso, se será retirada total ou parcial e quais métodos de controle se equipamentos forem deixados no fundo do mar.

Ele vê no curto prazo e ao longo de 10 anos, pelo menos, oportunidades para oferecer serviços de manutenção, subsea e poços para operadores independentes em razão da operação de campos maduros. Castilho acredita que o descomissionamento de plataformas no Brasil deve se concentrar em plataformas fixas. Ele observa que a Petrobras vem fazendo desmantelamento in locu de unidades flutuantes, utilizando contratos de construção e montagem para desmontagem das plataformas. Castilho lembrou que algumas plataformas foram leiloadas após aprovação dos PDIs.

A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou 22 planos de descomissionamento de instalações (PDIs) offshore. Outros 11 aguardam resposta e dois estão em análise. Para os próximos cinco anos, existe um potencial de R\$ 26 bilhões potencial de projetos de descomissionamento, 72% na Bacia de Campos. Os valores são próximos dos aportes previstos para a atividade no Mar do Norte, principal mercado no mundo, da ordem de R\$ 100 bilhões no mesmo período.

A avaliação da Ocyan é que projetos de descomissionamento necessitam de planejamento longo e execução bem estruturada. "As oportunidades ficarão muito concentradas nas plataformas fixas e, para intervenção de poços, a Petrobras deve utilizar o pool de sondas contratadas para fazer a parte de abandono", avaliou. Ele acrescentou que é um mercado multidisciplinar, que requer parceiros estratégicos e cadeia de logística para transportar para alguns estaleiros ou outras instalações para desmantelamento.

Digitalização — Durante o painel, o gerente executivo do centro técnico do Bureau Veritas, Leonardo Sant'Anna, defendeu uma conscientização do mercado sobre a digitalização no descomissionamento de ativos offshore para mitigação de riscos e otimização de recursos. Ele disse que esse tipo de processo já é utilizado, por exemplo, na manutenção e extensão da vida útil. Sant'Anna explicou que os inventários eletrônicos ajudam na identificação e intervenção nos equipamentos para manutenção. As soluções disponíveis permitem a utilização de uma plataforma colaborativa de forma segura, disponibilizando informações para todos envolvidos no processo, desde a mobilização offshore até chegada em terra. Esse espaço virtual colaborativo pode ser visualizado por operadoras, armadores, seguradoras e empresas que realizarão o descomissionamento, além da agência reguladora.

Para operadoras e armadores, pode ajudar na redução de custos e ganhos de eficiência, por meio da otimização e ganhos de escala com cadeia de suprimentos. Com informações disponíveis, as empresas de descomissionamento poderão fazer a padronização e adoção das melhores metodologias. Outras vantagens, segundo o gerente da BV, estão na redução de gases de efeito estufa e do número de visitas à locação e na otimização da logística. Para seguradoras, permite simulação dos riscos. "Acreditamos que a solução de digitalização auxiliará nas atividades de descomissionamento e desmantelamento", projetou Sant'Anna. Ele estima que, num ativo de 40 mil toneladas, a economia possível é da ordem de R\$ 60 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/10/2020

SULNORTE AFRETA DOIS REBOCADORES PARA ATENDER MERCADO DA REGIÃO NORTE DO PAÍS

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 28/10/2020 - 16:54



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191119-apoio-portuario-sulnorte.jpg>

Arquivo

Com esta aquisição, a Sulnorte passa a contar com uma frota de 22 rebocadores, sendo 15 azimutais.

A empresa Sulnorte afretou na modalidade a tempo, dois rebocadores construídos no Brasil, e que já operavam também no país, para atender o mercado da região Norte. Ambos foram contratados por longo prazo

e seguirão a demanda de negócios da empresa, bem como os planos de novas construções. Com essas duas aquisições, a Sulnorte passa a operar com uma frota de 22 rebocadores.

De acordo com a empresa, o mercado de uma maneira geral já demandava uma presença mais robusta da Sulnorte naquela região, onde atua desde 2018. Assim, o incremento da frota com os dois rebocadores irá propiciar a expansão imediata para o complexo portuário de Barcarena/Vila do Conde, atendendo a uma necessidade do local e também dos clientes.

O Victório e América, como foram batizados, são rebocadores azimutais de 45 e 50 toneladas de capacidade de bollard pull. Agora, a empresa fica ao todo com 15 rebocadores azimutais em sua frota. As duas embarcações fazem parte da classe mundial, tendo sido projetados pela empresa de arquitetura e engenharia naval canadense Robert Allan Ltd., parceria da Sulnorte há mais de 20 anos.

Além do afretamento dos rebocadores, a empresa também está com um novo projeto, em parceria com o Estaleiro Rio Maguari, que possibilitará a construção de dez rebocadores portuários Ramparts 2500. Tais embarcações também serão construídas com base em projeto da Robert Allan Ltd. e apresentam as seguintes características: 25 metros de comprimento, 12 de boca, pontal de 4,6 metros, 75 toneladas de tração estática e potência de 4.700 Kw.

O projeto será focado em operações de apoio portuário, contemplando embarcações com porte mais compacto, com potência e bollard pull adequados a variadas demandas das atividades de

apoio. Segundo a empresa, os custos operacionais, conservação e manutenção serão otimizados em um projeto “sustentável e eficiente”, frisou a Sulnorte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/10/2020

NPO ALMIRANTE MAXIMIANO PARTE PARA MISSÃO NA ANTÁRTICA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 28/10/2020 - 11:33



https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201028-npo-almirante-maximiano_2.jpg

Divulgação MB

Nesta quarta-feira (28), navio desatracou do AMRJ rumo ao continente antártico. Operação dará apoio logístico à estação brasileira e desenvolverá trabalhos de reparo e manutenção nos refúgios antárticos e recolher material remanescente de acampamentos realizados em operações anteriores.

O navio polar (NPo) Almirante Maximiano partiu, nesta quarta-feira (28), rumo à Antártica. O “Tio Max”, como é conhecido por sua tripulação, desatracou do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, pela manhã. De acordo com a Marinha, a 39ª Operação Antártica (Operantar XXXIX) acontecerá até abril de 2021 e também contará com a atuação do navio de apoio oceanográfico (NAPoC) “Ary Rongel”, cuja desatracação está prevista para 3 de novembro. A missão visa a dar suporte ao Programa Antártico Brasileiro (Proantar).

O NPo Almirante Maximiano, sob o comando do capitão de mar e guerra Anderson Marcos Alves da Silva, terá como principais tarefas efetuar o apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), além de desenvolver trabalhos de reparo e manutenção nos refúgios antárticos e recolher material remanescente de acampamentos realizados em operações anteriores. Serão realizados, também, levantamentos hidrográficos, visando à atualização de cartas náuticas sob responsabilidade do Brasil, como membro da comissão hidrográfica da Antártica, na Organização Hidrográfica Internacional (OHI).

A missão será auxiliada por duas aeronaves de emprego geral e um grupo de mergulhadores. Segundo a autoridade marítima, serão utilizadas as novas aeronaves UH-17, do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, recentemente adquiridas pela força naval brasileira. Para a Marinha, as aeronaves embarcadas representam um importante vetor de apoio ao Proantar, por proverem apoio à ciência, em locais remotos e de difícil acesso. A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) também destacou que os meios são fundamentais no auxílio à navegação nas águas austrais, realizando esclarecimento de campos de gelo e indicando a melhor derrota a ser seguida em áreas com grande presença de cobertura glacial.

A primeira escala do NPo Almirante Maximiano será no porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul. No local, será concluído o embarque do material destinado ao reabastecimento da estação brasileira no continente antártico e serão fornecidas as vestimentas antárticas para a tripulação do navio. A DHN informou que, em razão da pandemia de Covid-19, neste ano não haverá embarque de pesquisadores das diversas instituições de ensino e pesquisa do país. Esses especialistas desenvolvem projetos de pesquisa em áreas como oceanografia, biologia, geologia e meteorologia, utilizando como base o navio, a EACF e os acampamentos estabelecidos na região antártica. “De modo a garantir segurança à tripulação, foram implementadas medidas sanitárias especiais, tais como a realização de testes de detecção da Covid-19, o cumprimento de quarentena a bordo e o reforço nas medidas de limpeza e afastamento social”, informou a DHN.

A Marinha destacou que a Operantar é uma das mais complexas e extensas operações realizadas, regularmente, e envolve planejamento minucioso, para garantir a presença brasileira na Antártica. A força naval brasileira ressaltou que a situação geográfica favorável do Brasil de relativa proximidade com a Antártica torna a presença naquele continente, também, uma questão geopolítica estratégica. Para a Marinha, a operação torna-se mais relevante em virtude do papel

da Antártica nos sistemas naturais globais, agindo como principal regulador térmico do planeta, controlando as circulações atmosféricas e oceânicas e influenciando o clima e as condições de vida na Terra. "Cada vez mais importante compreender a Antártica e estar presente na região proporciona maior relevância ao Brasil nos fóruns internacionais", salientou a Marinha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/10/2020

“O REPORTO POSSIVELMENTE NÃO SERÁ RENOVAO POR DECISÃO DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA”, DIZ SAMPAIO

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 28/10/2020 - 11:07



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201001-porto-de-santos-tecon-santos-brasil-hamburg-sud-container.jpg>

Arquivo

O secretário convidou entidades do setor para “fazerem coro” junto ao Ministério da Economia para a renovação do Reporto.

Questionado sobre a renovação do Reporto durante o Nordeste Export, realizado nesta terça-feira (27), o secretário executivo do Ministério da

Infraestrutura, Marcelo Sampaio afirmou que “possivelmente” o Ministério da Economia não irá prorrogar o regime que fica em vigência até 31 de dezembro deste ano. Ele destacou que a Infraestrutura defende o Reporto, mas que será necessário que as entidades de classe “façam coro” junto com a pasta para que o Ministério da Economia decida pela renovação.

“Acho que tem algumas questões que as entidades de classe devem bater na porta do Ministério da Economia para fazerem coro junto com o Ministério da Infraestrutura que tem muitas vezes sido uma voz solitária na esplanada dos ministérios. Então, convido os senhores com todo o engajamento que têm para também procurarem o Ministério da Economia”, convocou o secretário.

O Reporto é um regime tributário especial que desonera a importação de máquinas e equipamentos para os setores portuário e ferroviário. A não renovação pode paralisar investimentos importantes em ambos os setores e provocar a necessidade de reequilíbrio contratual. Além do Reporto, Sampaio também defende que o setor portuário reivindique junto ao Ministério da Economia isenções tributárias para o combustível marítimo da cabotagem, especialmente para as regiões Norte e Nordeste do país.

De acordo com o diretor-presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sergio Aquino, também presente ao evento é necessário que algumas questões sejam agregadas ao Projeto de Lei (nº 4199/2020), o BR do Mar, como, por exemplo, isenções sobre o diesel. Ele afirmou que a chamada “micro-cabotagem” que vem sendo realizada especialmente nas regiões Norte e Nordeste precisa de tratamento diferenciado e de incentivos. “As mesmas soluções pensadas para a redução tributária do bunker também devem ser dadas ao diesel em regiões onde não existe bunker”, frisou Aquino. Segundo ele, no Nordeste, por exemplo, apenas o estado da Bahia atua com o combustível marítimo.

O BR do Mar também esteve entre as principais discussões do Nordeste Export. Segundo Sampaio, a aprovação do projeto, que já se encontra no Congresso Nacional deve acontecer ainda este ano. Além da questão tributária, o presidente da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), Cleber Lucas, alertou para a necessidade de mudanças no projeto, sobretudo no quesito multimodalidade. Ele afirmou que os desafios da cabotagem no Brasil vão além da possibilidade de se atrair novos players, principal proposta do projeto. “Falar de cabotagem é falar de multimodalidade”, pontuou.

Ele afirmou ainda que apesar das dificuldades enfrentadas pelo modal no país, a cabotagem vem crescendo a 13% ao ano, sobretudo devido aos investimentos privados. Segundo ele, nos últimos

anos as empresas associadas à Abac investiram por volta de cinco bilhões de reais no setor. No entanto, ele afirmou que existe espaço para que o crescimento da cabotagem seja na ordem dos 30% ao ano.

Outro desafio para o setor, de acordo com Lucas está na excessiva burocracia documental. Ele avalia que ainda existe uma grande quantidade de documentos que são exigidos e que, além disso, eles não dialogam entre si. Sobre isso, o secretário Sampaio afirmou que o governo vem fazendo um esforço para reduzir esse entrave e que foi criado e que, no setor de transporte, 41 documentos já foram congregados em apenas um, reduzindo custos e aumentando a eficiência.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/10/2020

EAS RECEBERÁ 3 NAVIOS PARA REPAROS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 27/10/2020 - 21:06



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201027-docagem-eas-reproducao-redes-sociais.jpg>

Reprodução Redes Sociais

Para presidente do estaleiro, armadores estão começando a enxergar outras alternativas de reparo no Brasil. Estratégia, segundo Nicole Terpins, é mesclar reparos com outras atividades como a construção e desmantelamento, mantendo olhar atento a outras oportunidades, como projetos da Marinha.

O Estaleiro Atlântico Sul (PE) receberá três navios para reparos. A presidente do EAS, Nicole Terpins, contou que dois desses navios são docagem de classe e um navio está fazendo reparo de urgência. Para Nicole, os novos reparos abrem perspectiva positiva para o estaleiro e sinalizam um olhar diferenciado dos donos de navios para possibilidade de realizar mais docagens no Brasil. Ela disse que o estaleiro também aposta nesse mercado, apesar de os valores dessa atividade não gerarem os mesmos impactos de geração de emprego e receitas que a construção. A estratégia, segundo Nicole, é mesclar com outras atividades como a construção e o desmantelamento.

"Os armadores estão começando a enxergar outras alternativas de reparo no Brasil. Outros estaleiros que eram voltados para construção naval começaram a entrar nesse mercado. E acredito que isso tende a mudar tendência que armadores tinham para levar embarcações para o exterior", comentou Nicole, na última segunda-feira (26), durante o 28º Congresso Internacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena).

Nicole também destacou a sinalização de novas aquisições que a Marinha do Brasil tem feito. Ela lembrou que projetos, como do navio de apoio antártico (NApAnt) têm suporte da capitalização da Emgepron. A expectativa é que, em 2021 ou em breve, haja outras licitações, até mesmo de navios hidrográficos. Outro aspecto positivo são os índices de conteúdo local previstos para os novos meios navais. "Estamos vendo licitações com 40% de conteúdo local. A Marinha tem sido fiel ao propósito de desenvolvimento da indústria", avaliou.

Ela observa que a proteção bandeira brasileira na cabotagem, antes atrelada a regras de tonelagem das embarcações nacionais, corre risco de ser extinta ou severamente mitigada através do BR do Mar (PL 4199/2020). "O programa amplia base para afretamento de embarcações estrangeiras. Com isso, nos próximos três anos, dificilmente teremos encomendas para construção de novas embarcações para mercado de cabotagem, principalmente de contêiner. No primeiro momento, o mercado já deve ficar saturado com a vinda dessas embarcações estrangeiras para o Brasil", analisou.

A avaliação é que o financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) continuará disponível, mas sendo acessado cada vez com mais dificuldade, sobretudo devido às garantias mais rígidas requeridas pelos bancos de fomento. Nicole lembrou que, em 2019, o governo federal zerou imposto de importação sobre embarcações de cabotagem. Ela disse que havia expectativa que essas embarcações fossem construídas no Brasil em razão do saldo da conta vinculada aos armadores do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), porém isso passou a ser realidade mais distante com as mudanças regulatórias.

Outros fatores que pesariam a favor seriam a perspectiva de crescimento da cabotagem a partir do BR do Mar com incentivos à realização de reparos em estaleiros brasileiros, bem como a valorização do câmbio encarecendo o transporte das embarcações para fora e contratação de serviços no exterior. "No momento de revitalização da indústria, houve direcionamento grande das encomendas para estaleiros nacionais, vários construídos com perspectiva de trazer essa demanda que hoje, embora exista, é direcionada para estaleiros asiáticos", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/10/2020

PRÁTICOS FALAM DA HONRA EM RECEBER O PRÊMIO IMO 2020 E SOBRE ATUAÇÃO DA PRATICAGEM NO BRASIL

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 27/10/2020 - 20:27



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191030-praticagem-1.jpg>

Arquivo

Dois práticos brasileiros receberão prêmio por Bravura Excepcional no Mar por terem evitado acidente ambiental em 2019.

O Conselho da Organização Marítima Internacional (IMO) irá premiar dois práticos brasileiros por Bravura Excepcional no Mar. Os práticos Marcio Santos Teixeira e Fábio Rodrigues Alves de Abreu

receberão o Prêmio IMO 2020 por terem evitado um derramamento de óleo no Terminal Almirante Barroso, no Porto de São Sebastião em 2019. Ambos são membros da praticagem de São Paulo. A Portos e Navios eles contaram sobre como foi ter recebido a notícia da premiação e um pouco sobre suas trajetórias na praticagem do Brasil.

O práctico carioca Márcio Santos Teixeira atua em São Paulo desde 2010. Ele afirmou que receber o prêmio foi um motivo de honra e orgulho, especialmente por ser o maior reconhecimento que um marítimo pode ter pelo seu trabalho, quando colocado à prova em uma situação de adversidade. "Também tenho a consciência de que muitos homens e mulheres do mar enfrentam severos desafios mundo afora todos os dias e espero estar representando estes profissionais à altura", destacou Teixeira.

Formado na Escola Naval antes de se tornar práctico ele atuou na Marinha do Brasil com aviação naval. Teixeira explicou que todo o processo de formação de um práctico no Brasil é muito rigoroso e se constitui de diversas etapas como: prova escrita; seleção psicofísica; teste de suficiência física; prova de títulos e uma prova práctico-oral, realizada em simulador de passadiço e na língua inglesa. O candidato também deve possuir curso superior para se tornar um práctico.

Já como praticante, o profissional deve cumprir um estágio que dura de 12 a 18 meses na Zona de Praticagem para a qual foi designado de acordo com sua classificação no processo seletivo. O objetivo do estágio é conhecer as peculiaridades dos portos onde irá atuar. Ao fim desse processo, ele deverá ainda realizar mais um teste, desta vez a bordo de um navio. Os quesitos avaliados são: navegação; manobra de atracação ou desatracação, com emprego de rebocadores e conversação técnica no idioma inglês.

“Em Santos o prático ainda deve galgar degraus até se tornar o que chamamos de “Prático Full”. Ele começa manobrando navios de menor porte e as restrições vão se reduzindo até que, após dois anos, ele possa manobrar navios de qualquer tamanho”, detalhou Teixeira.

Além disso, os práticos ainda passam por treinamentos constantes. De acordo com ele, o Conselho Nacional de Praticagem é responsável por ministrar o Curso para Atualização de Práticos (ATPR), que é obrigatório para todos os práticos no país a cada cinco anos após a habilitação. Ele afirmou ainda que existam vários cursos e simuladores disponíveis para treinamento e que cada empresa de praticagem adota um modelo mais adequado à sua realidade.

“Pela minha empresa, já cursei em Port Revel (França); no Maritime Pilots Institute (Estados Unidos) e participei de simulações no Maritime Institute of Thecnology and Graduate Studies (Estados Unidos) e de várias outras nos simuladores full mission do Tanque de Provas Numérico-USP”, pontuou Teixeira. Atualmente ele está realizando treinamento para manobrar no Porto de Santos navios de 366 metros de comprimento.

Nascido em Volta Redonda (RJ), o prático Fábio Rodrigues Alves de Abreu chegou à praticagem de São Paulo em 2014 como estagiário, tornando-se prático no ano seguinte. Segundo ele foi uma “ótima surpresa” ter sido recebido a notícia do Prêmio IMO 2020. “Nosso objetivo foi solucionar o problema da melhor forma possível, salvando vidas, protegendo o meio ambiente e evitando prejuízos econômicos”, ressaltou.

Abreu ingressou no Colégio Naval em 1997 onde foi nomeado Segundo-Tenente do Corpo da Armada com habilitação em Sistema de Armas em 2004. E em 2011 prestou seleção para prático e foi aprovado para o Porto de Natal. Após novo processo seletivo em 2013 foi aprovado para Santos. Ele explicou que os práticos no Brasil atuam a bordo dos navios que chegam e saem dos portos prestando serviço de condução das embarcações de forma eficiente e segura. O principal objetivo é reduzir riscos e custos aos clientes e às cidades que circundam a áreas dos portos.

Par ele o treinamento mais importante é o do estágio como praticante, pois envolve grande quantidade de conhecimento teórico e, principalmente, prático a bordo dos navios, sob supervisão dos práticos mais experientes. Ele também destacou que em Santos existe o período de restrição em que o prático recém-formado gradualmente vai ganhando maior expertise para navios cada vez maiores e mais pesados. Além disso, em Santos existem discussões e documentos internos sobre várias situações do dia a dia e cursos no exterior em simuladores modernos e modelos para treinamento, tanto de manobras corriqueiras, bem como para treinamento de manobras com novos tipos de navios que possam vir a operar nos Portos de Santos e São Sebastião.

Uma das principais críticas de armadores que atuam no Brasil são os custos da praticagem considerados elevados. No entanto, Teixeira afirmou que comparando os preços no país com os de portos semelhantes, praticagem de Santos estaria na média mundial. Além disso, ele lembrou que o Porto de Santos é o maior da América Latina e que responde por cerca de 30% das trocas comerciais brasileiras, sem contar que a cidade de Santos está à beira do canal de navegação por onde trafegam navios de cargas perigosas. Ele também frisou que toda a infraestrutura da praticagem em Santos é comparável às dos melhores portos do mundo e funciona sem interrupção nos 365 dias do ano e 24 horas por dia, é mantida pelo capital privado da própria empresa sem subsídios do governo.

Teixeira ressaltou também os grandes prejuízos de um acidente com navio. “Temos consciência de que qualquer acidente com um porta contêineres gigante, de 300 metros ou mais de comprimento, no maior porto do Brasil poderia interromper o tráfego de navios, trazendo enormes prejuízos para a economia nacional, ou resultar em danos irreparáveis ao meio ambiente. Os prejuízos certamente também atingiriam os Práticos e suas carreiras”, disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2020

MINIRREFORMA DO SETOR PORTUÁRIO: POSSIBILIDADES E OPORTUNIDADES DA LEI NO 14.047

Por Rogério Gonçalves ESTUDO E PESQUISA 27/10/2020 - 18:44



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191210-cais3-porto-de-imbituba.jpg>

Concorrência e Regulação polarizam o debate quando o assunto é o negócio portuário no Brasil. Centralizando a discussão sobre a participação do poder público e da iniciativa privada na década de 1990, uma grande reforma no sistema portuário implantou o modelo Landlord Port, aquele em que o poder público realiza investimentos na infraestrutura, tem a posse dos ativos e exerce a governança por meio da autoridade portuária, e a iniciativa privada

realiza investimentos na superestrutura, nos equipamentos e realiza a operação portuária.

A lei no 14.047, de 25 de agosto de 2020, que nasceu da iniciativa do governo, por meio da Medida Provisória no 945, mais do que proteger a mão de obra portuária, que foi a proposta original, realizou uma minirreforma portuária, tendo sofrido ao fim do processo dois vetos pelo poder Executivo. Realizar uma análise dos avanços e espaços de melhoria oportunizados pela lei é o objetivo principal do artigo, que também pretende abordar um estudo de caso sobre a possível (in)definição regulatória e concorrencial sobre a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), tarifa que remunera a movimentação de contêineres após desembarque e movimentação aos portos secundários, os chamados retroportos.

Além de apontar acertos do modelo escolhido, apontar um possível caminho futuro, o trabalho vai tentar demonstrar os problemas causados pela superposição de competências regulatórias e os custos que essa indefinição pode causar ao negócio portuário, no momento crucial que o Congresso debate o Programa BR do Mar a fim de alavancar a navegação de cabotagem no país.

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/--biblioteca/minirreforma-do%20setor-portuario.pdf>

Rogério Gonçalves Rogério Gonçalves é Capitão de Mar e Guerra (RM1) da Marinha do Brasil. Acadêmico de Graduação do décimo período da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília (UNB)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2020

BRASIL TEM FONTES DE ENERGIA DO OCEANO EM ABUNDÂNCIA, DESTACA PESQUISADOR

Por Danilo Oliveira OFFSHORE



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200126-parque-eolico-eolica-mar-pixabay.jpg>
Arquivo/Divulgação

Para Segen Estefen, da Coppe/UFRJ, liderança tecnológica brasileira em produção de petróleo em grandes profundidades pode trazer competitividade para área de renováveis nos oceanos.

O Brasil tem todos os tipos de fontes de energia do oceano, alguns deles em abundância. A análise é de Segen Estefen, coordenador do grupo de energias renováveis do Oceano do Laboratório de Tecnologia Submarina da Coppe/UFRJ. As alternativas para geração de energia renovável do oceano compreendem fontes oriundas do próprio mar ou que utilizam o espaço oceanico com outras fontes que não são, necessariamente, da água do mar. Ele identifica potencial para a eólica offshore, além da perspectiva cada vez mais real das flutuantes solares que ocuparão o espaço oceânico. Dentre as fontes oriundas da água do mar estão as ondas, marés (amplitude e corrente), correntes oceânicas, gradiente térmico

(variação da temperatura da superfície em relação ao fundo do mar) e gradiente de salinidade (quando a água doce do rio entra em contato com água salgada do mar, normalmente em foz do rio).

Estefen observa necessidade de amplo monitoramento para atividades econômicas no mar (Economia Azul). "Essa liderança tecnológica em produção de petróleo em grandes profundidades pode trazer grande competitividade para área de renováveis nos oceanos, principalmente se conseguirmos fazer essa transferência tecnológica com sucesso e rapidez", disse Estefen, nesta terça-feira (27), durante painel do 28º Congresso Internacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena).

A instituição estuda o comportamento dos oceanos perante as mudanças climáticas. Para Estefen, o Brasil tende a se expandir para além da produção de petróleo e gás e do transporte marítimo. A Coppe/UFRJ participa de projetos de pesquisa e desenvolvimento (P&D) de atividades associadas ao desenvolvimento de protótipos. Os pesquisadores da Coppe identificam grandes recursos de marés na região Norte. As ondas predominam no Nordeste e nas regiões Sudeste e Sul. O potencial estimado de geração de energia a partir das ondas na costa brasileira é de 114 GW. Entre 2010 e 2015, foi implantado um protótipo de energia de ondas com capacidade para 100 KW no Porto do Pecém (CE). O projeto foi viabilizado após testes em escala de 1 para 10 no LabOceano.

No caso das plantas eólicas offshore, a Coppe vê Ceará, Piauí e Rio Grande do Norte com grande potencial de geração de ventos comparáveis às melhores instalações internacionais do gênero, com velocidades dos ventos nessas áreas podendo atingir 12 metros por segundo e fator de capacidade de até 65%. Os estudos identificaram para regiões Sudeste (norte do Rio de Janeiro e Sul do Espírito Santo) e Sul (Rio Grande do Sul e Santa Catarina) também demonstram grande potencial de utilização em profundidades maiores, devendo necessitar dispositivos flutuantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2020

ABASTECIMENTO DE NAVIOS AUMENTA NOS PORTOS DO PARANÁ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/10/2020 - 18:04



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201027-abastecimento-bunker-porto-de-paranagua-2.jpg>

O abastecimento de navios nos portos do Paraná aumentou em volume e número de procedimentos. Neste ano, de janeiro a setembro, 558 embarcações “encheram os tanques” em águas paranaenses – 13% a mais que no mesmo período em 2019. Foram 302.363 toneladas de bunker, o que significa uma quantidade 17,24% maior que as 257.896 toneladas registradas no ano passado.

“Esse volume de abastecimento é considerado uma exportação. Isso entra nas estatísticas do porto, é um produto que o Brasil está vendendo para o exterior, já que abastece navios de outros países. É receita no sentido global. Tanto na exportação quanto por movimentar mão de obra no porto, na empresa que presta o serviço. É toda uma logística montada para abastecer os navios”, explica o diretor de Operações da Portos do Paraná, Luiz Teixeira da Silva Júnior.

Segundo ele, o aumento no abastecimento é um reflexo no crescimento da produtividade e movimentação dos portos. Além disso, se explica pela localização geográfica estratégica do Porto de Paranaguá e pelas características da baía.

ABASTECIMENTO - Nos portos do Paraná, a Petrobras é única fornecedora de combustível para o abastecimento de navios. A empresa que presta esse serviço para a estatal brasileira é a Navemestra, do Grupo Bravante.

O serviço é executado por duas barcaças com capacidade para carregar até 1.450 toneladas de combustível. O abastecimento de navios pode acontecer com as embarcações atracadas no cais ou fundeadas (na área de fundeio específica) e, em alguns casos, os navios vão a Paranaguá apenas para abastecer (only bunker).

“Por conta da quantidade de áreas de fundeio aqui no Porto de Paranaguá, é possível que no tempo de espera os navios já façam toda a parte de abastecimento”, afirma Silva. As regras para esse serviço, acrescenta, compreendem autorização por parte da autoridade portuária para o fundeio, pagamento das taxas portuárias e apresentação dos planos de trabalho detalhado.

Em média, a empresa faz de 50 até 90 abastecimentos de navios por mês, que ocorrem dentro de uma área limite, de mar mais calmo, com menos trânsito de embarcações. Na Baía de Paranaguá o limite fica próximo à Ilha das Cobras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2020

PORTOCEL TEM NOVA NORMA DE TRÁFEGO PARA EMBARCAÇÕES EM BARRA DO RIACHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/10/2020 - 17:43



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201027-portocel-barra-do-riacho.jpg>

O terminal de Barra do Riacho, da Portocel, localizado em Aracruz-ES, obteve homologação para alteração da Norma de Tráfego e Permacência de Embarcações.

A aprovação foi feita pela Capitania dos Portos e a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), via Normap 2, além de uma nova Resolução 001, da própria

Portocel.

Entre as mudanças mais significativas, a alteração da norma possibilita que Portocel passe a receber navios com até 36 metros de boca, um metro a mais que o limite anterior, ampliando a possibilidade de o porto operar navios de classes que até então não atendia e com isso ampliar o seu potencial de cargas.

Outro avanço importante é que o terminal, em sua nova norma de tráfego própria, a Resolução 001, passa a gerenciar as prescrições de sua área, obtendo ganhos relevantes em relação ao calado dos navios. O calado passa de 12,30m para 12,70m nos berços 101 e 102; e de 13m para 13,20m no berço 103.

“A homologação da nova norma de tráfego é de extrema relevância e muito contribuiu para isso a colaboração entre Portocel e entidades do setor portuário, como a Capitania dos Portos, Praticagem e Codesa, incansáveis na busca de viabilizar iniciativas que alavanquem a competitividade do nosso estado na área portuária”, diz Alexandre Billot Mori, gerente executivo de Operações Portuárias da Portocel.

A alteração na Normap 2 e da Resolução 001 na região de Barra do Riacho foi antecedida por vários estudos técnicos que atestam a segurança da navegação e condições operacionais adequadas. Portocel tem investido em tecnologia e em qualificação profissional. Localizado a cerca de 70 quilômetros de Vitória (ES), Portocel conta com ramal ferroviário da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), opera com cabotagem e navegação de longo curso e atende também as operações offshore do mercado de petróleo e gás, inclusive com a movimentação de peças de grandes dimensões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/10/2020