

PORTO RECEBE NAVIO GIGANTE QUE PODE TRANSPORTAR ATÉ 12 MIL CONTÊINERES

Kota Pusaka, de bandeira de Hong Kong, atracou no Tecon Santos, na Margem Esquerda (Guarujá)

Da Redação

O Porto de Santos, recebeu, na tarde desta quinta-feira (29) um de seus maiores navios em capacidade de transporte. O Kota Pusaka, de bandeira de Hong Kong, do armador asiático PIL, pode transportar até 11.923 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). A embarcação atracou no Tecon Santos, terminal de contêineres administrado pela Santos Brasil na Margem Esquerda do complexo marítimo, em Guarujá.

A embarcação tem 330 metros de comprimento e 48,2 metros de largura. O cargueiro veio da Ásia e atracou no terminal para o desembarque de 2.923 TEU.

Após a operação, o navio partirá para o porto de Paranaguá (PR). Em seguida, na próxima terça-feira (3), o Kota Pusaka vai retornar para o embarque de cargas no Tecon. Ao fim das operações, o cargueiro seguirá viagem para Singapura.

“O Tecon Santos é o terminal com a maior extensão de berço para operação de navios portacontêineres em Santos, com até 1290 metros de cais disponível. O terminal tem ainda o maior número de guindastes para movimentação de cargas (14 no total – 13 portêineres e 1 MHC) e a maior retroárea para armazenagem de contêineres cheios e vazios (596 mil metros quadrados)”, conta Danilo Ramos, diretor comercial de operações portuárias da Santos Brasil.

Kota Pusaka pode transportar 11.923 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) (Foto: Divulgação/Santos Brasil) Para receber simultaneamente até três navios de 366 metros de extensão, classe de embarcação que deve chegar ao Porto de Santos a partir do ano que vem, a

Santos Brasil está investindo R\$ 250 milhões na ampliação do cais acostável, que ganhará 220 metros, totalizando 1.510 metros. Destes, 1.200 metros são destinados ao Tecon Santos e 310 metros ao TEV.



[https://www.atribuna.com.br/image/content/id/policy:1.125216:1603999010/Kota-Pusaka.jpeg?f=3x2&q=0.9&w=700&\\$p\\$f\\$Q\\$w=9f03a68](https://www.atribuna.com.br/image/content/id/policy:1.125216:1603999010/Kota-Pusaka.jpeg?f=3x2&q=0.9&w=700&pfQw=9f03a68)

Kota Pusaka pode transportar 11.923 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) (Foto: Divulgação/Santos Brasil)

Extensão

O maior navio em comprimento a atracar no Porto de Santos foi o contêineiro Hyundai Loyalty, com 340 metros de proa à popa. A embarcação, que tem 45,6 metros de largura, 14,5 metros de calado máximo e pode carregar até 8.600 TEU, atracou na DP World Santos, na Área Continental de Santos

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/10/2020

TCE-SP SUSPENDE EDITAL DE OBRAS DO RODOANEL NORTE

Propostas de interessados na licitação seriam apresentadas em sessão pública nesta quinta-feira (29)



[https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.124973:1603903296/Rodoanel.jpeg?f=3x2&\\$p\\$f=946bbc4&q=0.8&w=360&\\$w=1071b2b](https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.124973:1603903296/Rodoanel.jpeg?f=3x2&pf=946bbc4&q=0.8&w=360&$w=1071b2b)

Obras do Trecho Norte do Rodoanel estão paradas desde 2018. Edital prevê serviços de R\$ 1,5 bilhão (Foto: Divulgação)

O Tribunal de Contas de São Paulo determinou ontem que a gestão João Doria (PSDB) suspenda o edital de R\$ 1,5 bilhão para conclusão das obras do trecho Norte do Rodoanel Mário Covas. A sessão pública de recebimento das propostas estava marcada para quinta-feira (29).

O Rodoanel é estratégico para o Porto de Santos, ao facilitar o transporte de cargas entre o complexo marítimo e o Interior do Estado.

O conselheiro Dimas Ramalho deu cinco dias para que o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) apresente esclarecimentos sobre a licitação. Em análise preliminar, o conselheiro afirma ter encontrado indícios de “ameaça ao interesse público” no certame.

A decisão atende a pedidos apresentados pelo senador Major Olímpio (PSL-SP), pela refeitura de Guarulhos e pelo químico Alan Zaborski. As representações questionam uma série de regras do edital que, segundo os proponentes, violam o princípio da isonomia e o sigilo das propostas, trazem exigências muito específicas, podem prejudicar as propostas mais vantajosas para a administração pública e comprometer a mobilidade urbana em Guarulhos, na região metropolitana paulista. “A concessão da medida liminar de paralisação do certame é ato que se impõe para afastar possíveis impropriedades”, determinou Ramalho.

Maior obra do Estado, com gasto de R\$ 10 bilhões já realizado, o Rodoanel está paralisado desde 2018 quando a Operação Pedra no Caminho, da Lava Jato de São Paulo, levou à denúncia de fraudes e superfaturamento. A promessa da gestão Geraldo Alckmin (PSDB) era de conclusão em 2016.

O edital embargado foi lançado por Doria para a conclusão de 44 quilômetros do trecho norte, para ligar a Rodovia Presidente Dutra, em Guarulhos, à Avenida Raimundo Pereira de Magalhães, na zona norte da capital. A previsão de entrega agora é em fevereiro de 2022.

Em nota, o DER negou haver ilegalidade ou cerceamento de competitividade no edital, e disse que vai prestar todas as informações solicitadas pelo TCE.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/10/2020

AUTORIDADE PORTUÁRIA CRIA CANAL DE DENÚNCIAS

Delações, indícios de fraudes ou irregularidades estão na lista de assuntos que podem ser encaminhados

Da Redação

A Autoridade Portuária de Santos abriu um novo canal de denúncias. Agora, qualquer cidadão poderá encaminhar ao Comitê de Auditoria Estatutário (Coaud) da estatal que administra o Porto de Santos seus apontamentos relacionados ao descumprimento de dispositivos legais, normativos, regulamentos ou códigos internos, além de indícios de fraudes ou irregularidades de natureza contábil ou de inobservância de controles internos.

Por meio do denuncias.coaud@portodesantos.com.br, também poderão ser enviadas delações por conta de suspeita de corrupção ou desvio de conduta ética, assim como apontamentos referentes à atuação das auditorias interna e independente. Outras manifestações que não se enquadram nos pressupostos mencionados devem ser encaminhadas por meio da Ouvidoria da empresa.

Segundo a Autoridade Portuária, o teor das denúncias deve ser objetivo e detalhado. É preciso incluir evidências e documentos para possibilitar um processo de apuração eficaz.

A identidade do denunciante e a confidencialidade das informações fornecidas serão asseguradas, permitindo-se, também, denúncias anônimas, desde que contenham informações concretas que viabilizem a análise e apuração da denúncia.

O Comitê de Auditoria Estatutário é integrado por três representantes e responde diretamente ao Conselho de Administração (Consad) da empresa.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/10/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA NOMEIA EDUARDO NERY PARA EXERCER CARGO DE DIRETOR-GERAL DA ANTAQ

Mandato será até 18 de fevereiro de 2025



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/Eduardo-Nery-Machado-Filho.png>

Eduardo Nery durante sabatina no Senado. Foto – Marcos Oliveira (Agência Senado)

O presidente da República, Jair Bolsonaro, nomeou, nesta quinta-feira (29), Eduardo Nery Machado Filho para exercer o cargo de diretor-geral da ANTAQ, com mandato até 18 de fevereiro de 2025. A nomeação foi publicada na seção 2, página 1, do Diário Oficial da União.

Em 19 de outubro, a Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado aprovou a indicação de Eduardo Nery por 14 votos favoráveis e um contra. No dia seguinte, o Plenário referendou o nome do indicado por 39 votos a favor e cinco contra. Houve, ainda, uma abstenção.

Nery é formado em Engenharia Civil e pós-graduado em Auditoria de Obras Públicas e Orçamento Público. Ingressou, por concurso público, no Tribunal de Contas da União (TCU) em 2000 para exercer o cargo de auditor federal de controle externo. Agora ficará cedido à Agência até o fim do mandato.

“A boa regulação é fundamental para o bom funcionamento e desenvolvimento do transporte aquaviário, mas ela deve ser exercida com prudência para que não se converta em entraves burocráticos que prejudicam o ambiente de negócios do país”, afirmou o diretor-geral da Agência, classificando como honrosa sua indicação para ocupar uma das cadeiras da Diretoria Colegiada da ANTAQ.

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 : 29/10/2020

REUNIÃO ORDINÁRIA DE DIRETORIA CANCELADA

Em virtude da nomeação do novo diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, ocorrida, nesta quinta-feira (29), e das mudanças institucionais nesse momento, a 489ª Reunião Ordinária de Diretoria, que seria realizada por videoconferência, hoje, a partir das 15h, está cancelada. Em breve, mais informações sobre a nova data.

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 : 29/10/2020



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

LOGÍSTICA UTILIZA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL EM SEGURANÇA DE TRANSPORTE DE CARGAS

Assessoria de Comunicação

Cargon faz identificação de motoristas e suas respectivas habilitações a fim de evitar fraudes e roubos por falsos transportadores

Essencial para o funcionamento de diversos mercados, o setor de logística tem um desafio constante: o gerenciamento de cargas de forma prática, rápida e segura. Pensando em suprir esta demanda, a startup Cargon começou a implementar soluções que aprimorem os processos entre as transportadoras e os seus clientes. A partir da utilização de Inteligência Artificial da Microsoft para identificação e verificação de motoristas, a companhia consegue assegurar o transporte terrestre seguro e reduzir a possibilidade de roubos.

A tecnologia foi implementada à plataforma da Cargon que já fazia toda a gestão entre os agentes logísticos por meio do Power BI, ferramenta de análise de dados da Microsoft, e do armazenamento em Azure. Assim, a startup permite o agendamento de carga para um veículo específico, rastreamento e monitoramento dos itens, bem como a previsão do momento de chegada ao local de destino e qual é a probabilidade de atraso na entrega.

De acordo com Denny Mews, CEO e fundador da companhia, a plataforma já possuía um sistema de ranqueamento dos motoristas com base nas informações de comportamento no trânsito (velocidade, tempo de trajeto, aceleração etc), a fim de trazer mais confiabilidade aos clientes que necessitam agendar profissionais para fazer o deslocamento de seus produtos. “A partir da IA da Microsoft, conseguimos adicionar uma camada a mais de segurança, que é a principal preocupação do setor logístico. Com ela fazemos a identificação do motorista já no agendamento e verificamos se é mesmo ele que está fazendo o recolhimento da carga”, comenta Mews.

Para que isso aconteça, o próprio motorista faz uma atualização de seu cadastro na plataforma fazendo o upload de uma foto sua, uma da carteira de habilitação e outra na qual está segurando o documento ao lado do rosto. Assim, a IA compara as fotos e identifica se é, realmente, a mesma pessoa. No momento da entrega, o solicitante, a partir dessas imagens e da validação da IA, consegue identificar se é o mesmo motorista e concluir o processo de carregamento da carga no veículo. “A tecnologia beneficia não só a empresa que está contratando, bem como o próprio motorista, uma vez que os profissionais com as melhores notas no ranking da plataforma têm mais chances de serem chamados para novos trabalhos pelas mesmas transportadoras ou por novos clientes”, complementa o CEO da Cargon.

Como próximos passos, a startup pretende permitir a confirmação de informações de placas dos veículos. Além disso, a Cargon tem projetos de inovações para endereçar soluções para outras

demandas do mercado. “Já rodamos mais de R\$ 250 milhões de fretes pela nossa plataforma em pouco menos de um ano de empresa. Com esse impulso, queremos continuar a criar inovações que melhorem as operações no transporte terrestre e incentivem o uso da tecnologia em todo o setor”, finaliza Mews.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 29/10/2020

O PORTO DE SANTOS PODE FUNCIONAR MELHOR

Assessoria de Comunicação

Se investirem, os países crescerão. Tudo que os países precisam é de um grande impulso.

Há muito que fazer para a desestatização do Porto de Santos. É preciso que não haja obstáculo ao fluxo de investimentos necessários, tendo em vista a queda de 48% registrada no fluxo de investimentos diretos no Brasil nos primeiros seis meses de 2020, em relação ao mesmo período de 2019. Este dado é da Conferência da ONU para Desenvolvimento do Comércio.



https://portogente.com.br/images/Dad_20OUT2020.jpg

Na análise das determinantes de um investimento são essenciais as expectativas e a confiança empresariais, para diluir os riscos. Ou seja, as receitas sejam maiores que os custos. A previsão para o ano de uma queda mundial de investimentos entre 30% e 40%, aumenta a cautela a um negócio complexo com fechamento anunciado no prazo de 18 meses. A desestatização do mais importante porto do Hemisfério Sul.

Tal como um monstro saído das profundezas, o passivo do Porto de Santos é um fator relevante na análise de investimento na sua desestatização. Fruto de administrações sem competência e casos de Polícia Federal, há valores robustos discutidos na justiça. Essa situação de incertezas aumenta a insegurança do negócio. Assim como as recentes 37 contratações de assessores para atender interesses políticos turvam o ambiente de negociação.

O atual presidente do Porto de Santos, Fernando Biral, foi guindado do seu posto de diretor administrativo para cobrir uma emergência de uma obscura vacância, que até hoje não foi explicada devidamente pela empresa pública. Não tem o perfil para o cargo e isso prejudica a produtividade do processo de desestatização. Ao mesmo tempo que revela a urgência do porto ser privatizado.

O fato do resultado brasileiro ser pior que a média das economias emergentes e mais negativo que a média da América Latina não é uma situação confortável, para a negociação de um dos mais importantes ativos do Governo Federal. Uma desestatização inadiável que a comunidade do porto deseja transparente e sem travas.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 29/10/2020

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

PETROBRAS VOLTA A TER PREJUÍZO TRIMESTRAL E PERDAS CHEGAM A R\$ 52,8 BI EM 2020

O cenário na indústria do petróleo melhorou, mas não o suficiente para evitar que a estatal petrolífera Petrobras registrasse prejuízo de R\$ 1,54 bilhões no terceiro trimestre deste ano. De

julho a setembro, a produção da petrolífera estatal subiu. O consumo interno também deu sinais de recuperação e, cada vez mais, as refinarias brasileiras estão sendo acionadas para produzir derivados, como gasolina e óleo diesel, e substituir importações.

Despesas que não acontecem com frequência, no entanto, não ajudaram o balanço da companhia, o que levou a estatal a completar nove meses com resultado negativo de R\$ 52,8 bilhões. Sem essas despesas extraordinárias, a petroleira afirma que teria fechado período de julho a setembro com lucro de R\$ 3,2 bilhões.

A perda bilionária do terceiro trimestre, porém, é 43% menor do que a do trimestre anterior, que foi de R\$ 2,7 bilhões. No período de abril a junho, as contas do negócio tinham sido fortemente afetadas pelas quedas bruscas da cotação da commodity e da demanda por combustíveis, por conta da pandemia de covid-19. Em um determinado momento, as cotações chegaram a ser negativas.

Entre julho e setembro, o que pesou de fato foi a adesão a programas de anistia tributária e um prêmio pago na recompra de títulos, o que custou R\$ 4,7 bilhões. Não fosse isso, o lucro líquido teria sido de R\$ 3,2 bilhões e a geração de caixa, de R\$ 37,3 bilhões.

Desafios à frente. “Apesar das restrições impostas pela pandemia e pelo ambiente incerto, nosso desempenho operacional e financeiro melhorou”, afirmou o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, na carta de apresentação do resultado financeiro aos investidores. Ele acrescentou, contudo, que “há desafios difíceis à frente”.

Analistas de bancos e corretoras já esperavam o prejuízo. Segundo projeção do Estadão/Broadcast, que consultou quatro casas de análise (Credit Suisse, XP Investimentos, Itaú BBA e Bradesco BBI), a perda seria de R\$ 1,5 bilhão. Todas as instituições financeiras elogiaram, no entanto, os resultados operacionais divulgados previamente pela companhia.

O mercado tinha conhecimento de que a produção de derivados de petróleo, principalmente, está crescendo e que, para isso, a empresa tem acessado mais suas refinarias e limitado o espaço de importadores, hoje seus principais concorrentes no abastecimento interno de combustíveis automotivos. A produção de petróleo nas águas ultraprofundas do pré-sal também continua avançando.

Relatório de produção e vendas divulgado pela Petrobras no último dia 21 revelou que a extração de óleo subiu 5,4%, enquanto a fabricação e as vendas de derivados subiram mais de 17%, do segundo para o terceiro trimestre.

“Em termos operacionais, a Petrobras conseguiu aumentar a produção de petróleo, num cenário em que está todo mundo cortando. Isso porque exportou mais petróleo cru e porque suas refinarias demandaram mais petróleo, o que contribuiu para que aumentasse sua participação no abastecimento interno de combustíveis e ainda vendesse mais derivados para outros países”, destacou Rodrigo Leão, coordenador técnico do Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (Inep).

Faturamento

Ao produzir e vender mais petróleo e derivados, a receita da Petrobras, de R\$ 70,3 bilhões, cresceu 39% ante o trimestre anterior. Já o endividamento da companhia caiu para US\$ 66,21 bilhões. Isso porque a empresa antecipou o pagamento de todas as linhas de crédito compromissadas adquiridas no exterior, no auge da crise da covid-19, no valor de US\$ 7,6 bilhões. “Esses recursos estão novamente disponíveis para saques, se necessário”, informa o relatório.

“A empresa já superou o pior da crise ocasionada pela pandemia no primeiro semestre. A reversão do prejuízo nos próximos trimestres dependerá basicamente da evolução do preço do petróleo”, afirmou Edmar Almeida, especialista na área e professor da PUC-Rio.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 29/10/2020

ESTADOS APOSTAM EM PPPS PARA RETOMADA

Em meio à pandemia e à grave situação fiscal de muitos Estados, governadores apostam nas Parcerias Público-Privadas (PPPs), concessões e privatizações para retomar o nível da atividade econômica em 2021. A carteira de projetos ofertados vai de rodovias, aeroportos e serviços de saneamento até concessões florestais, parques nacionais e ginásio de esportes.

Durante a conferência Infraestrutura, PPPs e Concessões, realizada pelo Estadão e Hiria, nesta terça, 29, em São Paulo, líderes e representantes de 11 Estados brasileiros destacaram os principais projetos em andamento e falaram sobre a importância da participação da iniciativa privada, sobretudo, em projetos de infraestrutura.

“A privatização continua sendo a pauta do meu governo. Não tem outra solução”, diz o governador de Minas Gerais, Romeu Zema. Segundo ele, apesar da resistência por parte da população (55% são contra a privatização de empresas), sem novos aportes de investidores não há como colocar de pé os investimentos necessários para o crescimento.

Ele cita como exemplo Cemig, Copasa e Gasmig, que não têm recursos suficientes para investir na expansão dos serviços. Além das privatizações, Zema afirma que há seis lotes de rodovias para serem concedidos, cujos editais devem sair em breve. “A pandemia atrasou o cronograma em sete ou oito meses por causa das medições (de tráfego)”, explica ele.

Em São Paulo, o vice-governador, Rodrigo Garcia, afirmou que, apesar da covid-19, os trabalhos continuaram e o Estado deve lançar ainda este ano seis editais de licitação no mercado. “Temos tradição com PPP, experiência e uma carteira robusta de projetos”, disse ele, destacando a licitação das linhas 8 e 9 da CPTM e do Caminhos do Mar – área dentro do Parque Estadual Serra do Mar com vasto patrimônio ambiental.

No Espírito Santo, o governador Renato Casagrande, que acaba de transferir para a Aegea os serviços de esgotamento sanitário de Cariacica, diz que o Estado também estuda alguma participação privada na companhia de saneamento, mas que ainda não definiu o modelo. Ele também confirmou que vai vender a distribuidora de gás e que tem outras parcerias com a iniciativa privada para construção de usinas fotovoltaicas e para gestão de centro de eventos.

‘Vocação’

Na Região Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina também têm planos para novas parcerias com investidores privados. O governador do Paraná, Ratinho Junior, afirmou que a sua gestão iniciou um processo de privatizações e concessões dentro do que ele chama de “vocação” para o Estado se tornar uma central logística de toda a América do Sul. Ele argumentou que, geograficamente, o Paraná estaria no centro da produção de 70% do Produto Interno Bruto do continente. Faz, ainda, a ligação no Brasil da Região Sul com o Sudeste e o Centro-Oeste.

Ele lembrou ainda que dia 9 de novembro fará o leilão de privatização da Copel Telecom, estatal paranaense de telecomunicações. Na lista do governador, há ainda a concessão de 4 mil km em rodovias no Paraná, que devem ser leiloados entre junho e agosto de 2021, em uma combinação de estradas federais e estaduais para a qual ele prevê investimentos de R\$ 70 bilhões em 30 anos.

“Já sabemos que, diante das dificuldades, as PPPs e as privatizações são importante solução de caixa e de viabilidade de investimentos”, afirmou o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite. Ele afirmou que, além da venda da empresa de energia e de gás, deve promover leilão de rodovias e de quatro lotes da Corsan, empresa de saneamento do Estado. “As parcerias agilizam os investimentos e trazem para o curto prazo o que o Estado demoraria anos para fazer.”

No Norte e Nordeste, o caminho rumo à retomada deve seguir a mesma fórmula. O governador da Paraíba, João Azevedo Lins Filho, diz que tem 20 projetos de PPPs em carteira e o de Pernambuco, Paulo Câmara, R\$ 10 bilhões em projetos em andamento e em estudo. No Pará, o

governador Helder Barbalho afirmou que uma das apostas é a concessão da Ferrovia do Pará, entre Vila do Conde e Marabá. “Estamos com o projeto, temos um protocolo com uma empresa chinesa e vamos iniciar o processo de licenciamento este ano.”

No Amazonas, uma das apostas são as concessões florestais, para exploração produtiva da floresta de forma sustentável, e também os parques estaduais. “Mas temos na carteira projetos de aeródromos, rodoviárias, rodovias, pronto atendimento (para documentos), concessão de água, esgoto e luz”, diz o governador, Wilson Lima.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 29/10/2020

CÂMARA DÁ 30 DIAS PARA MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA EXPLICAR PL DA ‘BR DO MAR’

Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira, 27, dois requerimentos para colher informações do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), ligado ao Ministério da Justiça, sobre o projeto de lei que tenta criar a chamada ‘BR do Mar’ para facilitar a navegação comercial na costa brasileira.

Enquanto a votação da proposta, que tramita em regime de urgência, foi adiada pela terceira vez, os parlamentares aguardam esclarecimentos sobre questões de ordem orçamentária e concorrencial.

Do ministro da Infraestrutura, autor do projeto, a Câmara cobrou detalhes sobre o Fundo da Marinha Mercante (FMM) – desde o saldo da reserva e de cada uma das contas vinculadas a ela até o extrato de movimentações financeiras do fundo. Isso porque uma das justificativas apresentadas no PL foi uma suposta necessidade de proteção aos investimentos feitos por Empresas Brasileiras de Navegação nos últimos anos.

“Não há qualquer demonstrativo sobre isso na nota argumentativa, tornando-se imperiosa a análise do fluxo das contas vinculadas de AFRMM, de modo que se tenha informações acuradas sobre o setor”, argumenta o deputado Fausto Pinato (PP-SP), autor dos requerimentos.

O Cade, cuja principal função é estimular a livre concorrência, foi chamado a se manifestar sobre uma série de dispositivos que, segundo Pinato, poderiam limitar a competitividade, ‘restringindo o setor de cabotagem às empresas que já possuem frota no Brasil, dificultando o ingresso de novos empreendimentos e a atuação de empresas menores, sem embarcações próprias’.

“O que nos leva a questionar se na verdade o BR do Mar não cria barreiras de entrada a novos concorrentes na cabotagem brasileira, pois as empresas de pequeno a médio porte não terão capacidade de se manterem competitivas frente a disparidade de custos nas modalidades de afretamento. Nesse sentido, a desvantagem competitiva acaba por fortalecer ainda mais os grandes grupos estrangeiros, criando ainda mais reserva de mercado”, afirma o deputado.

Com a BR do Mar, o governo federal pretende aumentar o volume de cargas da chamada navegação de cabotagem, entre portos ou pontos da costa de um mesmo país. Segundo o ministro Tarcísio de Freitas, a ideia é ampliar a oferta de embarcações e diminuir os custos para fazer com que haja um crescimento no setor. A expectativa da pasta é que, com o programa, a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem cresça 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

COM A PALAVRA, O MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

Até a publicação desta matéria, a reportagem entrou em contato com a pasta por meio de sua assessoria e ainda aguarda resposta. Este espaço permanece aberto a manifestações.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 28/10/2020



EXTRA ONLINE

PETROBRAS ESPERA OFERTAS VINCULANTES POR REFINARIA NO PARANÁ EM DEZEMBRO, DIZ CEO

Por Luciano Costa e Gram Slattery

SÃO PAULO/RIO DE JANEIRO (Reuters) - A Petrobras espera realizar em dezembro um processo para recebimento de ofertas vinculantes por sua refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, disse nesta quinta-feira o presidente da estatal, Roberto Castello Branco.

"Está tudo prosseguindo como esperado, exceto pelo fato, como mencionei, de um atraso devido à Covid-19", disse o executivo, ao ser questionado sobre as negociações para venda do ativo durante teleconferência de resultados do terceiro trimestre.

A Petrobras já recebeu propostas iniciais pela Repar, mas sinalizou no final de setembro que abriria uma nova rodada para os interessados na unidade, após ter recebido dois lances com valores próximos. A empresa também considerou os valores oferecidos baixos, disseram fontes à Reuters.

O CEO ainda afirmou que a Petrobras espera obter em novembro aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para a venda de sua unidade de gás liquefeito de petróleo, a Liquigás.

Por outro lado, tentativas de desinvestimento de fatia da companhia na Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG) estão "travadas" por questões regulatórias, acrescentou Castello Branco.

Fonte : Extra Online

Data : 29/10/2020

USINA CORURIBE INVESTE R\$ 70 MI EM TERMINAL RODOFERROVIÁRIO DE AÇÚCAR EM MG

Por Gabriel Araujo

SÃO PAULO (Reuters) - A produtora de açúcar e etanol Usina Coruripe lançou nesta quinta-feira a pedra fundamental de um terminal rodoferroviário em Iturama (MG), desenvolvido para impulsionar o escoamento do adoçante na região, informou a empresa em comunicado.

O investimento direto da Coruripe na instalação gira em torno de 70 milhões de reais, disse a companhia, que prevê movimentar 2 milhões de toneladas de açúcar VHP (Very High Polarization, em inglês) por ano com destino ao porto de Santos (SP).

A unidade contará com uma instalação de transbordo rodoferroviário interligada à Ferrovia Norte-Sul, operada pela empresa de logística Rumo. A Coruripe --controlada pelo grupo Tércio Wanderley-- disse ver a localização como "estratégica", em região com grande produção açucareira e dependência do modal rodoviário.

"Pretendemos contribuir com o desenvolvimento da produção regional de açúcar e trazer mais facilidades a clientes e consumidores, além de gerar novos postos de trabalho. Esse investimento demonstra a confiança da empresa no cenário socioeconômico da região", disse em nota o presidente da usina, Mario Lorencatto.

A obra do terminal, que será implementado e operado pela Coruripe, tem início previsto para 2021 e estimativa de conclusão no primeiro semestre de 2022.

O terminal contará com uma pera ferroviária para manobra de trens, dois tombadores, um armazém de 40 mil toneladas de capacidade estática e uma tulha de carregamento de vagões de

1,5 mil toneladas por hora, informou a Coruripe, acrescentando que a parcela rodoviária terá capacidade para receber cerca de 300 caminhões por dia.

Considerando cada caminhão carregado com 35 toneladas, o terminal poderá receber 10 mil toneladas por dia.

A Usina Coruripe possui quatro unidades em Minas Gerais e uma em Alagoas, com capacidade anual de moagem de cana de 15 milhões de toneladas, produzindo mais de 1 milhão de toneladas de açúcar, cerca de 500 milhões de litros de etanol, além de comercializar energia obtida por queima de biomassa.

Fonte : Extra Online

Data : 29/10/2020

GOVERNO ESTUDA REDUÇÃO DE TARIFAS DE IMPORTAÇÃO PARA CONTER PREÇOS, DIZ GUEDES

Por Isabel Versiani

BRASÍLIA (Reuters) - O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quinta-feira que o governo está preparado para zerar tarifas de importação em caso de elevação de preços, a exemplo do que fez com o arroz, de forma a preservar a recuperação da economia.

"Já estamos estudando quais as tarifas de importação que vão descer porque nós queremos justamente facilitar a retomada do crescimento", afirmou Guedes em audiência pública em comissão do Congresso.

"Começou a subir demais o preço do arroz? Zero tarifa de arroz. Vai começar a subir soja, óleo de soja? Zero a tarifa de importação", acrescentou o ministro.

Ele afirmou que a iniciativa do governo de reduzir as tarifas de importação de arroz "travou" o preço do produto, ainda que em patamar alto. "Agora a safra vem aí, mas dois, três meses, e ele vai começar a ceder de novo, e tudo bem", disse Guedes.

Fonte : Extra Online

Data : 29/10/2020

BRASIL ABRE 313.564 VAGAS FORMAS DE TRABALHO EM SETEMBRO, ACIMA DO ESPERADO

Por Marcela Ayres

BRASÍLIA (Reuters) - O Brasil abriu 313.564 vagas formais de trabalho em setembro, segundo Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) divulgado nesta quinta-feira pelo Ministério da Economia, no dado mais forte do ano e que veio acima do esperado.

Este foi o terceiro resultado positivo consecutivo do Caged, na sequência de uma perda expressiva de vagas ocorrida de março a junho, sob o impacto da pandemia de Covid-19.

Em pesquisa Reuters, a expectativa era de criação líquida de 212.874 postos. No acumulado do ano, houve fechamento de 558.597 vagas, informou o ministério.

Todos os setores ficaram no azul em setembro, com destaque para a indústria, com abertura de 110.868 empregos formais.

O setor de serviços melhorou seu desempenho na comparação com agosto com saldo positivo de 80.481 vagas, sobre 42.545 no mês anterior. Em nota, o ministério chamou atenção para a área de alojamento e alimentação, que teve resultado positivo pela primeira vez desde o início da pandemia com a abertura de 4.637 novas vagas.

No comércio foram 69.239 postos criados, enquanto na construção e na agropecuária os números ficaram em 45.249 e 7.751, respectivamente.

Fonte : Extra Online

Data : 29/10/2020



RETOMADA É EM FORMATO DE V PURO E CRIAÇÃO DE EMPREGOS ESTÁ EM RITMO IMPRESSIONANTE, DIZ GUEDES

Em audiência pública no Congresso, Guedes disse ainda que a criação de empregos está se dando "a um ritmo bastante impressionante" e que espera que os dados do Caged de setembro, que serão publicados nesta tarde, sejam fortes

O ministro da Economia, Paulo Guedes, afirmou nesta quinta-feira que a retomada da economia não está sendo num formato de V da Nike como inicialmente aventou, mas "V mesmo", em referência a uma recuperação mais acelerada.

Em audiência pública no Congresso, Guedes disse ainda que a criação de empregos está se dando "a um ritmo bastante impressionante" e que espera que os dados do Caged de setembro, que serão publicados nesta tarde, sejam fortes.

Após classificar o auxílio emergencial como medida muito bem sucedida na crise, ele pontuou que o programa de transferência de renda para 2021 pode ser mais robusto desde que o governo lide corretamente com o teto de gastos, sem irresponsabilidade fiscal, ou pode ser o Bolsa Família.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 29/10/2020

GUEDES: PAÍS NÃO DEVE TER 2ª ONDA, MAS GOVERNO TEM INSTRUMENTOS PARA ENFRENTÁ-LA

O ministro da Economia avaliou que o panorama atual não indica uma "segunda onda" de contágio de covid-19 no Brasil, mas garantiu que o governo terá os instrumentos necessários para enfrentar a doença caso ela se estenda por mais um ou dois anos

O ministro da Economia, Paulo Guedes, avaliou nesta quinta-feira, 29, que o panorama atual não indica uma "segunda onda" de contágio de covid-19 no Brasil, mas garantiu que o governo terá os instrumentos necessários para enfrentar a doença caso ela se estenda por mais um ou dois anos.

"A dívida bruta já caminha para 100% do PIB, mas se houver uma segunda onda daremos resposta e encontraremos os recursos necessários. É como uma guerra, e se a guerra durar 3 anos vamos enfrentar, mas esse não é o plano A. O que vemos no momento é doença descendo e economia voltando", afirmou, em audiência pública na Comissão Mista do Congresso Nacional para o acompanhamento de medidas contra a covid-19. Guedes considerou que a única solução para a covid-19 é a vacina e alertou para a necessidade de avançar em reformas para que o governo tenha mais fôlego para enfrentar uma eventual segunda onda da doença em 2021. "Só com a vacina estaremos livres desse pesadelo, antes disso continuamos vulneráveis. Mas se houver segunda onda, com certeza a democracia brasileira dará resposta novamente", completou.

O ministro mais uma vez afirmou que se o auxílio emergencial tivesse um valor menor, de R\$ 200 a R\$ 300, o governo conseguiria mantê-lo por mais dois ou três anos em caso de continuidade da pandemia. "O que controla o alcance do auxílio é o fôlego fiscal. Temos fôlego até o fim de 2020, a partir daí é um ponto de interrogação. Não podemos estender medidas como se não houvesse amanhã, não contem comigo. Contem comigo para uma resposta correta politicamente e responsável", acrescentou.

Guedes garantiu que, em caso de segunda onda, o governo vai trabalhar com o Congresso de forma tão decisiva como fez em 2020. "E vamos corrigir erros e excessos, inclusive pelo

aprendizado que tivemos", completou. Para ele, a proposta de novo pacto federativo precisa de uma cláusula para prever exceções em calamidades públicas como a atual pandemia.

Fonte : Época Negócios

Data : 29/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PERNAMBUCANA ITACURUBA É O LOCAL “PREFERENCIAL” PARA INSTALAÇÃO DE NOVA USINA NUCLEAR

Por Larissa Fafá - 29 de outubro de 2020 - Em Setor elétrico

BRASÍLIA – A cidade de Itacuruba, no sertão pernambucano, é a localização preferencial do governo para receber uma futura nova usina nuclear. A cidade de aproximadamente cinco mil habitantes é banhada pelo Rio São Francisco e está localizada a 270 quilômetros de Petrolina.

De acordo com o assessor da Diretoria Técnica da Eletronuclear, Álvaro Travassos, a decisão ainda não está tomada e precisa ser amadurecida considerando requisitos para construção de uma planta nuclear, como a abundância de água e o acesso à infraestrutura de transmissão para escoar a energia elétrica gerada na usina.

“Já visitamos vários sítios no Nordeste e no Sudeste e Itacuruba está sendo tratada como sítio preferencial”, disse durante o XI Seminário Internacional de Energia Nuclear, nesta quarta (28).

O debate não é novo. A escolha da localidade já tinha sido discutida pela equipe técnica e por integrantes da própria Eletronuclear durante a gestão de Dilma Rousseff, em 2013.

Antes disso, o então presidente Luiz Inácio Lula da Silva tinha determinado em 2008 a preferência pelo Nordeste para os próximos empreendimentos nucleares e avaliava locais em diferentes estados da região.

Assim como o planejamento, os desafios atuais são parecidos. Além do debate ambiental de estocagem de lixo radioativo e possibilidade de acidente às margens do São Francisco, a legislação de Pernambuco proíbe a construção de usinas nucleares “enquanto não se esgotar toda a capacidade de produzir energia hidrelétrica e oriunda de outras fontes”.

Para seguir com a construção, o governo do estado precisaria comprar a proposta e articular junto a deputados da assembleia local a aprovação de mudanças na constituição do estado.

O governador de Pernambuco, Paulo Câmara (PSB), chegou a afirmar no final de 2019 que foi procurado por representantes do governo federal para debater o assunto, mas acredita que o tema precisa ser discutido “com um olhar a longo prazo”.

A possibilidade mobilizou até a Igreja Católica na região. A CNBB Nordeste 2, formada por 21 arquidioceses de quatro estados, se juntou à OAB para construir um documento em que se coloca contrária à instalação do empreendimento, caso escolham o sertão nordestino como destino da nova usina.

A carta foi entregue à vice-governadora de Pernambuco e foi construída após debates com moradores das cidades de Itacuruba e Floresta.

O esgotamento da produção de eletricidade, uma possível justificativa, também não parece estar perto de acontecer, pelo menos no setor de energias renováveis.

No ano passado, Pernambuco foi o sexto maior produtor de energia eólica do país e teve o terceiro maior fator de capacidade de geração, segundo dados da Abeeólica. No mês de outubro deste ano, o estado foi o terceiro do Nordeste com maior produção de energia em geração distribuída, de acordo com a Aneel.

Outro problema para o governo são as dificuldades para concluir a Transnordestina. O meio ferroviário seria o mais adequado para levar os equipamentos do empreendimento, explicou no ano passado o presidente da Eletronuclear, Leonam Guimarães. As obras da ferrovia estão com dez anos de atraso e já custaram R\$ 6,7 bilhões aos cofres públicos.

Ainda em 2019, o secretário de Planejamento e Desenvolvimento Energético, Reive Barros, avaliou que Pernambuco poderia abrigar usinas com um total de 6.600 megawatts e demandar investimentos de R\$ 30 bilhões nos próximos dez anos.

O Plano Decenal de Energia para 2030 considera que o Brasil tem um potencial para o crescimento da energia nuclear. Em um cenário de retomada do Plano Nuclear Brasileiro, a EPE avalia que seria necessária a construção de pelo menos três novas usinas que tenham capacidade total de 1.900 megawatt.

A expectativa é que o Plano Nacional de Energia, que traz um horizonte de mais longo prazo para 2050 e ainda sem previsão de publicação pelo Ministério de Minas e Energia e pela EPE, dê maiores indicações de quantas usinas serão necessárias já levando em consideração a demanda por energia elétrica pós-covid.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 29/10/2020

ELETRONUCLEAR PLANEJA CONTRATAR CONCLUSÃO DAS OBRAS DE ANGRA 3 EM 2021

Por Larissa Fafá - 29 de outubro de 2020 - Em Setor elétrico

BRASÍLIA – A Eletronuclear está trabalhando para contratar em março do próximo ano serviços de construção civil e montagem eletromecânica para concluir etapas da chamada “linha crítica” da usina nuclear de Angra 3, no Rio de Janeiro. A estratégia é concluir etapas vitais da obra para ampliar as frentes de trabalho do futuro contrato de EPC, que deve ser firmado no fim de 2021 para concluir a usina.

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

“Se nós contratássemos a empresa apenas quando BNDES terminasse seus estudos, nós não poderíamos garantir que a usina entraria em operação ainda no ano de 2026”, explicou o assessor da Diretoria Técnica da Eletronuclear, Roberto Travassos, durante o XI Seminário Internacional de Energia Nuclear nesta quarta (28).

O objetivo faz parte do Plano de Aceleração da Linha Crítica para construção civil e montagem eletromecânica de parte da usina.

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

Assim, a usina deve entrar em operação comercial no final de novembro de 2026, segundo o planejamento.

O modelo proposto pelo BNDES para terminar as obras de Angra 3 possibilita a participação de parceiro privado, mas não de forma mandatária. Com isso, o acompanhamento dos estudos e

definições deixara de ser avaliados pela Secretaria do PPI e passou a ser objeto do CNPE. Atualmente, os estudos estão dedicados ao cálculo da futura tarifa de energia de Angra 3.

Ainda de acordo com Travassos, a segregação dos riscos financeiros e de construção prevista na proposta facilita a entrada de mais interessados, tanto como parceiros financeiros quanto como especialistas.

O relatório recomenda também o equacionamento das principais dívidas relacionadas à Angra 3, com o BDNES com a Caixa Econômica Federal.

A Eletronuclear estima que o custo para conclusão de Angra 3 seja da ordem de R\$ 14,5 bilhões, além dos R\$ 12 bilhões já investidos.

Eletrobras quer continuar a participar de setor nuclear mesmo privatizada, diz presidente
O presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Júnior, disse no evento que a empresa pretende manter uma participação na Eletronuclear mesmo após a privatização da companhia.

O projeto que será analisado pelos parlamentares que capitaliza a Eletrobras prevê a criação de uma nova estatal que será responsável pela gestão dos ativos nucleares, bem como a participação brasileira em Itaipu e os projetos sociais do governo para o setor elétrico.

A Constituição Federal impede que empresas privadas tenham participação na geração de energia nuclear por se tratar de monopólio estatal da União.

“Em uma eventual privatização, nós consideramos fortemente ser um acionista privado de participação minoritária da Eletronuclear”, disse.

O ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, também participou da abertura do evento, elencou metas futuras para o setor, como a criação da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear e a retomada da mineração de urânio.

De acordo com o ministro, as atividades nucleares devem render investimentos de R\$15,5 bilhões nos próximos anos e com a expectativa de ampliação de exportação de urânio/yellow cake para 1,5 toneladas/ano.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 29/10/2020

EDUARDO NERY MACHADO É NOMEADO DIRETOR-GERAL DA ANTAQ

Por epbr - 29 de outubro de 2020 - Em Newsletter Comece seu Dia, Política energética

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

em jogo

Eduardo Nery Machado Filho foi nomeado diretor-geral da Antaq, nesta quinta (29). Atual chefe de gabinete do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rego, foi secretário de Fiscalização de Obra de Energia e Saneamento do tribunal, atuando inclusive na análise de obras da Petrobras, notadamente de refinarias – foi responsável por relatórios que apontaram sobrepreços em obras e prejuízos por atrasos.

— Governo também indicou Flávia Morais Takafashi para o cargo de diretora da agência. Advogada, foi escolhida pelo ministro de Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, para comandar o Departamento de Gestão de Contratos da Secretaria Nacional de Portos. Antes, estava na Antaq, onde liderou diferentes superintendências desde 2014.

— Eduardo Nery aprovado pelo Senado Federal na semana passada, durante o mutirão com sessões semipresenciais para tratar das indicações do governo, mas a sabatina de Flávia Takafashi ainda não foi realizada. O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM/AP) precisará marcar um novo “esforço concentrado”.

— As indicações visam à completar os quadros da Antaq, que têm apenas três diretorias, duas delas ocupadas hoje por interinos – Francisval Mendes (diretor-geral) e Joelson Miranda. Em fevereiro de 2022, o governo poderá indicar o substituto de Adalberto Tokarski.

— Além da navegação e apoio offshore, entre outras atribuições, a Antaq é responsável pela análise dos leilões de portos e terminais aquaviários, cujas regras para acesso de terceiros no mercado de combustíveis estão sendo discutidas na ANP.

A Petrobras registrou prejuízo de R\$ 1,54 bilhão no terceiro trimestre deste ano, mesmo com a elevação do preço do petróleo no mercado internacional, o aumento da produção da companhia e os sinais de recuperação do consumo interno de derivados. Ainda assim, a perda é 43% menor que a registrada no trimestre anterior, quando o prejuízo da empresa foi de R\$ 2,7 bilhões.

— O resultado foi afetado pela adesão da Petrobras a programas de anistia tributária e um prêmio pago na recompra de títulos, o que custou R\$ 4,7 bilhões. Não fosse isso, o lucro líquido no 3T20 teria sido de R\$ 3,2 bilhões, e a geração de caixa, de R\$ 37,3 bilhões. Estadão

Companhia também revisou a política de remuneração de acionistas, propondo que o pagamento seja compatível com a geração de caixa, mesmo quando não houver lucro contábil. O pagamento irá depender da redução da dívida líquida da companhia, e não do lucro.

— Assim, poderá haver distribuição de dividendos no cenário em que o endividamento bruto da companhia estiver acima de US\$ 60 bilhões, sem apuração de lucro contábil, quando se verificar redução de dívida líquida no período de 12 meses anteriores.

— A Petrobras ainda poderá propor o pagamento de dividendos extraordinários, superando o dividendo mínimo legal obrigatório ou o valor anual apurado a partir de uma fórmula, quando o endividamento bruto estiver inferior a US\$ 60 bilhões, mesmo sem lucro contábil. Valor

Os preços do petróleo despencaram mais de 5% nessa quarta (28/), e o Brent registrou seu valor mais baixo em quatro meses, com o aumento no número de casos de coronavírus nos EUA e Europa gerando novos “lockdowns” e expectativas de mais quedas na demanda por combustíveis.

— Além disso, os estoques de petróleo dos EUA avançaram mais do que o esperado na semana passada, diante de um aumento recorde da produção, segundo dados da Administração de Informações sobre Energia (AIE).

— Os contratos futuros do Brent fecharam o dia em queda de 5,1%, a US\$ 39,12 o barril, enquanto o WTI caiu 5,5%, para US\$ 37,39 o barril. Investing.com, com Reuters

O presidente da TAG, Gustavo Labanca, disse que a conexão do terminal de GNL de Sergipe à malha nacional de gasodutos é a grande prioridade entre os projetos da companhia para os próximos anos. Segundo o executivo, há cerca de 50 alternativas de projetos ao longo da malha de gasodutos em estudo pela companhia.

— O foco da TAG está em intervenções para a aumentar a segurança operacional da malha atual. Labanca citou que também faz parte dos planos concluir o gasoduto Gasfor II, de 80 quilômetros de extensão, no Ceará. O projeto original era da Petrobras, mas não foi adiante.

— O executivo reforçou a intenção de fazer uma chamada pública para contratação de capacidade disponível da TAG em 2021. Segundo Labanca, a empresa está conversando com a Petrobras sobre o dimensionamento da capacidade disponível. Valor

O governo do Sergipe e a Federação das Indústrias do Estado de Sergipe (FIES) acreditam que o estado poderá contar com 8% de participação na produção bruta de gás natural do Brasil em 2029 – estudo que será lançado hoje consolida projetos de gás para atrair investimentos. epbr

O MME autorizou a Petrobras a importar até 10,08 milhões de m³ por dia de gás natural da Bolívia, em regime interruptível, tendo como destino potencial o mercado termelétrico. De acordo com a Portaria no 390 do MME, a autorização é válida até o final de 2020 e inclui aval para importação adicional de até 1 milhão de m³/dia para uso no sistema de transporte.

O diretor-geral da Aneel, André Pepitone, disse a investidores estrangeiros que o Brasil contratará R\$ 88 bilhões em investimentos em geração e transmissão de energia por leilões até o final de 2022.

— Pepitone participou de evento virtual, promovido em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil) nessa quarta (28/10), para apresentar ao público estrangeiro os detalhes do próximo leilão de transmissão. Marcado para 17 de dezembro, o leilão prevê investimentos de R\$ 7,4 bilhões para a construção de mais 1.958 quilômetros de redes alta tensão com a oferta de 11 lotes.

— Segundo Pepitone, o segmento de transmissão responde por R\$ 28 bilhões dos investimentos previstos nos leilões com realização programa até o final de 2022. Valor

O Centro de Tecnologia Canavieira (CTC) vai leiloar sua planta piloto de produção de etanol celulósico, de segunda geração. O valor de referência da planta é de R\$ 8,95 milhões, e o leilão será feito até 4 de dezembro. Construído em 2014, o projeto foi interrompido na safra passada (2019/20) por causa das dificuldades tecnológicas e por causa do alto custo envolvido. Valor

O Banco Central manteve a taxa Selic na mínima histórica, de 2% ao ano, e apesar de reconhecer uma pressão inflacionária mais forte no curto prazo, manteve sua mensagem de orientação futura (forward guidance) para eventual corte nos juros básicos à frente. Reuters

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 29/10/2020

GOVERNO DE SERGIPE CONSOLIDA PROJETOS DE GÁS EM ESTUDO PARA ATRAIR INVESTIMENTOS

Por Guilherme Serodio - 29 de outubro de 2020 - Em Mercado de gás

O governo do Sergipe e a Federação das Indústrias do Estado de Sergipe (FIES) acreditam que o estado poderá contar com 8% de participação na produção bruta de gás natural do Brasil em 2029.

A participação poderá ser alcançada se o estado mantiver sua produção de gás natural em torno de 20 milhões de m³/dia a partir da produção em águas profundas de Bacia Sergipe-Alagoas, onde a Petrobras explora as descobertas de Poço Verde, Moita Bonita, Muriú, Farfan, Barra e Cumbe, a partir de 2025.

A perspectiva faz parte do estudo O novo gás de Sergipe: retrospectiva e oportunidades para Sergipe a partir do programa federal “Novo Mercado de Gás”, que a associação industrial lança nesta quinta (29), em parceria com o governo do estado. O documento será lançado a partir das 10h30 em transmissão no canal da FIES no Youtube.

O documento destaca ainda a expectativa de produção futura em ativos da ExxonMobil – a empresa já iniciou o licenciamento de 11 poços exploratórios na bacia.

O evento vai contar com a participação do deputado federal Laércio Oliveira (PP/SE), relator da Lei do Gás, aprovada na Câmara dos Deputados. Também participam Aldo Barroso, diretor substituto de Gás Natural do Ministério de Minas e Energia (MME), e Fernando Borges, gerente-executivo de Relacionamento Externo da Petrobras.

Pelo lado da demanda, a FIES e o governo sergipano apostam na retomada das operações da fábrica de fertilizantes arrendada pela Petrobras no estado à Proquigel. Se for possível iniciar a operação nos primeiros meses de 2021, a unidade pode representar uma demanda de cerca de 1,4 milhões de m³/dia de gás natural.

O documento afirma que o governo do estado, através da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, da Ciência e Tecnologia (Sedetec), “tem apoiado o processo de negociação da arrendatária com os fornecedores, buscando alternativas de suprimento de gás natural”, mas não especifica quais seriam essas alternativas”. O estudo foi produzido em colaboração com a secretaria.

Projetos possíveis incluem integração de GNL à malha de transporte

Entre os investimentos possíveis, são considerados projetos de expansão da infraestrutura de gás para escoar a produção offshore da Petrobras, com construção de um gasoduto e um nova unidade de processamento (UPGN) em terra. E alternativas para conexão do terminal de GNL no Porto de Sergipe à malha de transporte.

O estudo considera alternativas de interligação entre o terminal de GNL da Celse à fábrica de fertilizantes arrendada pela Petrobras para a Proquigel, com vazão de 1,8 milhão de m³/dia, e à malha de gasodutos da Sergás, a distribuidora local, com vazão de 200 mil m³/dia.

Os projetos têm sido discutidos em reuniões do governo com a Celse, Sergás e Proquigel.

Há estudos também para interligação do Porto de Sergipe à malha da TAG, que controla dos gasodutos de transporte que cortam o estado.

O setor industrial do estado e o governo citam ainda como perspectivas para a expansão do mercado de gás no estado a possibilidade de interiorização do gás por meio de GNL transportando em containers por caminhões, em um modelo de distribuição em pequena escala.

Além da possibilidade de criação dos chamados corredores azuis, rotas com postos para abastecimento de veículos movidos a gás, como alternativa ao consumo de diesel. Ideia é aproveitar o excedente e a estrutura de armazenamento do GNL da Celse para desenvolver o mercado do combustível

A âncora do projeto é a UTE Porto de Sergipe I da Celse, abastecida por GNL importado e regaseificado no terminal de Sergipe, mas também envolveria um terminal da Golar no Porto de Suape, em Pernambuco.

Para viabilizar o projeto, o governo do Sergipe assinou um protocolo de intenções com a Golar e a Alliance GNLog, responsável por fornecer uma frota de caminhões a gás para o projeto. O protocolo demanda que a Alliance GNLog deve realizar estudos de viabilidade para a implantação de uma fábrica de caminhões a gás da Shacman no estado.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 29/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

RIO TERÁ ÁREA DE LIVRE COMÉRCIO PARA EMPRESAS EXPORTADORAS NO PORTO DO AÇU; LICITAÇÃO COMEÇA HOJE

Empresa selecionada para administrar projeto na Zona de Processamento de Exportação terá que investir R\$ 76 milhões. Será a segunda ZPE no país

Por Sandra Silveira



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24518894-914-160/FT1086A/652/x87490470_ECOCampo-s-dos-Goytacazes-RJ-13-03-2020-PORTO-DO-ACU-NA-FOTO-TERMINAL-DE-RECEBIMENTO-DE-G.jpg.pagespeed.ic.m3FyY4gGuU.jpg

Porto do Açu: governo de estado quer irar um polo de exportações na região Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO - O governo do Estado do Rio de Janeiro lança nesta quinta-feira um edital para selecionar a empresa que vai implantar e administrar a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Porto do Açu, em São João da Barra, Norte Fluminense.

Com um regime de isenção de tributos federais e redução de impostos estaduais, a expectativa é que o empreendimento comece a funcionar em 2023.

Segundo o secretário de Desenvolvimento, Marcelo Lopes, o maior ganho do governo com a implantação da ZPE é o desenvolvimento do interior do estado. Isso vai diminuir desigualdades econômicas regionais e possibilitar o aumento da receita tributária dos municípios.

- A ZPE é um vetor de desenvolvimento voltado para reduzir desequilíbrios regionais, dentro de um plano do governo de valorizar o estado como um todo - afirmou.

Lopes acredita que a região reúne as condições para o sucesso do projeto. Além da localização estratégica, abriga o Complexo do Açu, que integra polos de petróleo, gás, indústria naval e petroquímica.

No local, está sendo desenvolvido o projeto de usinas termelétricas a Gás Natural Açu (GNA), joint-venture formada pela Prumo Logística, BP e Siemens com potencial para gerar 1,3 gigawatt.

A vencedora do processo terá que comprar o terreno de cerca de dois quilômetros quadrados da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin), vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico, por aproximadamente R\$ 10 milhões, investir R\$ 40 milhões em infraestrutura, além de depositar R\$ 26 milhões para o estado, a título de outorga, num total de R\$ 76 milhões.

Parte do investimento, no entanto, será realizada ao longo de quatro anos, sendo R\$ 10 milhões a cada ano.

De acordo com o presidente da Codin, Fábio Galvão, a licitação é internacional e a ZPE Porto do Açu será a segunda do país, mas a primeira totalmente gerida por uma empresa privada. O primeiro projeto fica em Pecém, no Ceará.

Galvão acredita que o sucesso desse empreendimento pode abrir caminho para que sejam autorizadas duas outras ZPEs no estado: Macaé e Itaguaí.

- Ambas têm portos em desenvolvimento - diz.

Marcelo Lopes lembra que a vencedora da licitação vai implantar e administrar a ZPE e não necessariamente produzir. A outorga será de 20 anos com possibilidade de renovação.

- Os investidores é que vão verificar as potencialidades e analisá-las - diz ele, destacando que já há conversas com potenciais interessados.

Como participar da licitação

Para participar da licitação, as empresas precisam comprovar capacidade financeira para cobrir os custos do projeto, além do depósito de garantias contratuais. A Codin conduzirá o projeto de implantação, a fiscalização do contrato e a análise dos requerimentos de indústrias que queiram se instalar na ZPE do Açú.

O edital foi elaborado em parceria entre a Codin e as secretarias de Desenvolvimento Econômico e Casa Civil.

- A receita operacional líquida da ZPE Ceará é de R\$ 26 milhões em média, anualmente. Esse é o nosso parâmetro para a oferta mínima na seleção pública. Como o nosso edital é de 20 anos, estabelecemos um valor fixo de outorga, que é de 5% sobre o total de R\$ 520 milhões. Mas definimos também um valor variável, que servirá para dar atualidade à contrapartida, de 5% da receita operacional líquida. Todos esses critérios foram estabelecidos a partir de estudos econômicos - explica Galvão.

As empresas interessadas têm até 30 dias úteis a partir do lançamento do edital, para entrega de proposta. Depois disso, uma comissão formada por 11 membros abre os envelopes durante uma sessão pública.

A expectativa do governo é que até o fim de dezembro a vencedora da licitação seja anunciada em definitivo.

O que são ZPEs

Zonas de Processamento de Exportações são áreas de livre comércio com o exterior destinadas à instalação de empresas com produção voltada à exportação.

As empresas que se instalam em ZPEs têm acesso a tratamentos tributários, cambiais e administrativos específicos definidos pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE). Além de precisarem destinar ao menos 80% de sua produção para o mercado externo.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/10/2020

GOVERNO DEVE ZERAR TARIFA DE IMPORTAÇÃO DE ALIMENTOS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO SE PREÇO SUBIR DEMAIS, DIZ GUEDES

Ministro atribui alta a consumo motivado pelo auxílio emergencial

Por Manoel Ventura



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24718799-9ac-920/FT1086A/652/x90262892_FILE-PHOTO-Brazils-Economy-Minister-Paulo-Guedes-delivers-a-statement-at-the-tamaraty.jpg.pagespeed.ic.3PMzH0ait7.jpg

O ministro da Economia, Paulo Guedes Foto: Adriano Machado / Reuters

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse nesta quinta-feira que o governo deve reduzir imposto de importação de produtos cujos preços subirem muito, citando o arroz e o óleo de soja. O ministro atribuiu o aumento dos preços ao pagamento do auxílio emergencial durante a pandemia de Covid-19.

— Já estamos estudando quais as tarifas de importação que vão descer. Começou a subir demais o preço do arroz? Zero tarifa de arroz. Vai começar a subir soja, óleo de soja? Zero tarifa de importação. Desde que nós liberamos, reduzimos a tarifa de importação do arroz, ele travou. Está alto, mas travou. Começa a entrar o ano novo, vem a safra do arroz de volta, e ele vai começar a ceder de novo. E tudo bem — disse Guedes, durante audiência no Congresso Nacional.

Para o ministro, os preços subiram como “outro lado da moeda” do aumento da capacidade de consumo da população, causada pelo auxílio emergencial:

— É o outro lado da moeda. De um lado, essas classes desprotegidas estão recebendo. A massa salarial subiu nesses segmentos mais baixos, e o consumo subiu, e os preços subiram.

Guedes disse que os preços também são “sinais de informação” para o campo, que vai aumentar a produção. Para ele, isso vai acalmar os preços. O ministro avaliou que a mesma coisa aconteceu com a construção civil.

A família que recebia R\$ 200 do Bolsa Família, aumentou os rendimentos e agora começaram a comprar material de construção e “está terminando a casa, construindo o muro, terminando o telhado que faltava na casa”, de acordo com o ministro.

— Eles não só estão comendo melhor como eles também estão melhorando a casa deles, comprando materiais de construção. Então, começou um boom de compra de material de construção. Houve um boom do setor, e os preços subiram. Agora, esses preços justamente vão trazer mais produção de todos esses insumos, tudo isso vai começar a entrar e do que não entrar nós vamos derrubar a tarifa de importação.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/10/2020

VALE REGISTRA LUCRO LÍQUIDO DE R\$ 15,6 BILHÕES NO TERCEIRO TRIMESTRE

Beneficiado pela alta do preço do minério de ferro, resultado é mais que o dobro do que a mineradora lucrou no mesmo período de 2019

Por Glauce Cavalcanti

RIO - A Vale registrou lucro de R\$ 15,6 bilhões (ou US\$ 2,9 bilhões) no terceiro trimestre, quase três vezes mais que os R\$ 5,3 bilhões de abril a junho. Ficou acima também do resultado de julho a setembro de 2019, quando o lucro foi de R\$ 6,54 bilhões.

No período, a receita líquida da mineradora totalizou R\$ 57,9 bilhões, alta de 42,4% sobre o terceiro trimestre de 2019.

O desempenho, no entanto, saiu abaixo das estimativas de bancos e analistas de mercado compiladas pelo Valor Econômico, que variavam entre US\$ 3,42 bilhões e US\$ 3,73 bilhões.

Nesta quarta-feira, as ações da Vale na Bolsa de São Paulo (B3) encerraram o dia em queda de 3,63%, cotadas a R\$ 60,26, diante dos receios de que uma segunda onda de Covid-19 reduza os fluxos globais de comércio de commodities.

No mercado internacional, o preço do minério de ferro recuou em 0,2%, para US\$ 114,32 por tonelada. Desde o início do ano, contudo, a commodity acumula valorização superior a 25%, puxada pelo aquecimento da demanda chinesa.

— A Vale teve um resultado muito forte, com um salto de 46% na receita. Se beneficiou por contar com um minério de ferro precificado em um patamar alto, contando ainda com redução no custo de produção e a vantagem do dólar alto — avalia Pedro Galdi, analista da Mirae Asset Corretora.

Geração de caixa mais forte

A melhora do resultado de julho a setembro, diz a companhia em seu relatório financeiro, é consequência do aumento do Ebitda (referência de geração de caixa), que alcançou R\$ 32,8 bilhões.

Deste total, a maior parte vem da operação de minerais ferrosos, com R\$ 31,52 bilhões em Ebitda. A divisão de metais básicos (níquel e cobre) colaborou com R\$ 4,13 bilhões, enquanto carvão teve geração de caixa negativa em R\$ 1,14 bilhão.

O bom desempenho em minerais ferrosos foi puxado principalmente pelo preço do minério de ferro fino da Vale no período, comercializado a US\$ 112,1 a tonelada, aumento de US\$ 23,20 por tonelada na comparação com o segundo trimestre de 2020.

Acompanha a valorização da commodity no mercado internacional e o aquecimento do mercado chinês.

— As incertezas que o avanço da pandemia levantam podem impactar o comércio global de forma geral. Mas é preciso aguardar para entender a dimensão do que seria esta segunda onda para o minério — pondera Galdi.

A companhia fez US\$ 895 milhões em investimentos de julho a setembro, mantendo o patamar do terceiro trimestre de 2019.

Mas revisou para baixo a estimativa de investimento para 2020 como um todo de US\$ 4,6 bilhões para US\$ 4,2 bilhões.

O ajuste, diz a companhia, foi feito em razão da depreciação do real frente ao dólar e também pelo ritmo mais lento de implementação de projetos devido aos protocolos de segurança sanitária adotados na pandemia.

Efeito Brumadinho

No terceiro trimestre, a Vale desembolsou US\$ 332 milhões para custear despesas relacionadas ao desastre na mina de Córrego do Feijão, em Brumadinho (MG), em janeiro de 2019. O valor total das provisões em razão do rompimento da barragem totaliza US\$ 3,1 bilhões.

A dívida líquida da mineradora foi recuada em US\$ 223 milhões na comparação com junho, ficando em US\$ 4,474 bilhões, no menor patamar desde o quarto trimestre de 2008, segundo a Vale.

A Vale está dando seu último passo para se consolidar como uma corporação, como são chamadas as empresas sem dono listadas na Bolsa.

No próximo dia 9, vence o acordo de acionistas assinado em 2017, liberando 20,26% de ações detidas pelo grupo controlador para venda, se assim eles decidirem fazer. É fatia avaliada em perto de R\$ 67 bilhões.

Em setembro, a companhia retomou o pagamento de dividendos a seus acionistas, suspenso desde o desastre de Brumadinho. O Conselho da Vale autorizou a distribuição de US\$ 3,32 bilhões referentes ao desempenho da mineradora no primeiro semestre de 2020, acrescidos de juros sobre capital próprio anunciados no fim de 2019.

Produção acelerou

Na última semana, a Vale já havia divulgado que a produção de minério de ferro da companhia cresceu 31,2% no terceiro trimestre, ante os três meses anteriores, alcançando 88,6 milhões de toneladas.

Foi o melhor resultado trimestral em três anos. De julho a setembro de 2018, mineradora produziu 104,9 milhões de toneladas.

A expansão na produção foi creditada principalmente ao aumento da demanda no mercado chinês. As vendas da commodity pela companhia subiram 20,4% na comparação com o segundo trimestre, para 65,76 milhões de toneladas. Mas recuaram em 11,2% na comparação com o terceiro trimestre de 2019.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 29/10/2020

SUPREMO NÃO DEVE JULGAR REGRA DE ROYALTIES DO PETRÓLEO NESTE ANO

Julgamento, previsto para dezembro, deve ser adiado
Por Carolina Brígido e Bruno Rosa

BRASÍLIA E RIO - O julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a regra de divisão dos royalties do petróleo, agendado para 3 de dezembro, deve ser adiado. Não há nova data prevista para o tema ir a plenário. A intenção é tentar, antes do julgamento, que os governos estaduais negociem uma solução. O caso deve ser discutido em um centro de mediação do tribunal.

Em março de 2013, a ministra Cármen Lúcia deu liminar em uma ação direta de inconstitucionalidade para suspender uma lei aprovada pelo Congresso Nacional que estipulava nova regra de divisão dos royalties do petróleo. Passados mais de sete anos, o processo ainda não foi julgado em plenário, devido à polêmica que o tema suscita.

A regra aprovada no Congresso, aumenta o volume de recursos para a maioria dos estados, mas prejudica os produtores - entre eles, o Rio. Se o plenário do Supremo avaliar a lei, o rearranjo na distribuição dos royalties provocaria déficit ainda maior nos cofres públicos de estados que já estão em situação de penúria há anos, com dificuldade inclusive de pagar o salário dos servidores, como ocorre no Rio.

Rio busca diálogo com estados

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. 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 : 29/10/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FÁBRICA DE CAMINHÕES ELÉTRICOS FNM FAZ PARCERIA COM EMPRESA DE BATERIAS DA CALIFÓRNIA

Empresa norte-americana vai instalar uma unidade em Caxias do Sul (RS) inicialmente para a montagem de baterias, mas no futuro pretende ter produção local

Por Cleide Silva, SÃO PAULO

A brasileira Fábrica Nacional de Mobilidade (FNM) anunciou nesta quinta-feira, 29, na Califórnia (EUA), parceria com a norte-americana Octillion Power Systems para o fornecimento de baterias de íon lítio para os caminhões elétricos que empresa começa a produzir em série no próximo mês.

A Octillion, com sede na Califórnia, vai instalar uma unidade ao lado da linha de produção da FNM, que funciona dentro das instalações da Agrale em Caxias do Sul (RS), também fabricante

de caminhões e ônibus convencionais. Segundo a empresa, inicialmente as baterias serão montadas com peças trazidas dos EUA e, no futuro, serão produzidas no local. Valores de investimentos não foram divulgados.

A intenção do grupo é reduzir custos de produção e logística. A Octillion já tinha fornecido os equipamentos para a produção de protótipos para testes e agora se torna fornecedora oficial da FNM. Segundo os responsáveis pelo projeto, inicialmente serão dois modelos de caminhões de pequeno porte (chamados VUC), com capacidade de carga de 14 e de 17 toneladas. No futuro também serão produzidos ônibus e tratores elétricos.

A bateria dos caminhões, batizados de FNM 832 e FNM 833, terá autonomia de até 300 quilômetros. “Acreditamos que esses caminhões vão impulsionar o mercado de elétricos e ajudar o Brasil, principalmente durante a pandemia”, disse, em nota, o presidente da Octillion, Paul Beach. “A FNM e seus veículos serão essenciais para o País e sua economia verde.”

A FNM tem entre seus investidores os empresários José Antonio e Alberto Martins, filhos José Antonio Fernandes Martins, que foi executivo da Marcopolo por 53 anos e é um dos acionistas da fabricante de carrocerias. Também há investidores nacionais e estrangeiros e uma grande empresa que já encomendou 7 mil caminhões, dos quais 4 mil serão utilizados em entregas no Brasil e 3 mil no México. O nome ainda é mantido em sigilo por questões contratuais.

Segundo José Antonio, “os fabricantes de caminhões que operam no Brasil estão presos ao diesel e a FNM pensa de forma diferente, com uma ambição real para veículos elétricos, entregando uma logística conectada, limpa, segura e silenciosa”. Ele afirma ainda que a empresa não vai ter concessionárias e seu modelo de negócios será baseado em contratos de pré-venda. “Teremos uma planilha aberta que informa custos e margens de lucro aos clientes.”

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/10/2020

VALE MOSTRA CONFIANÇA NA RECUPERAÇÃO DA PRODUÇÃO, MAS QUESTÕES CLIMÁTICAS E AMBIENTAIS PREOCUPAM

Mineradora, que teve lucro de US\$ 2,9 bilhões no terceiro trimestre, destacou a analistas do mercado o aumento das vendas para a China

Por Mariana Durão e Cristian Favaro, O Estado de S.Paulo

RIO e SÃO PAULO - A Vale procurou reforçar ao mercado que está no caminho certo para estabilizar sua produção de minério de ferro e que a diferença entre produção e vendas vista no terceiro trimestre já ficou para trás. A expectativa da mineradora é manter no quarto trimestre o ritmo forte de produção registrado de julho a setembro, mas riscos de atraso na concessão de licenças e climáticos seguem no radar.

A produção da Vale foi atingida em cheio pela paralisação de operações em decorrência do rompimento da barragem de Brumadinho, em 25 de janeiro de 2019, e sua retomada se transformou em um dos maiores desafios da gestão de Eduardo Bartolomeo. O presidente da Vale afirmou nesta quinta-feira, 29, a analistas de mercado estar seguro de alcançar as 400 milhões de toneladas de produção em 2022. Antes da tragédia, a previsão era chegar a essa capacidade três anos antes, em 2019.

Atualmente a Vale está produzindo “na casa de 1 milhão de toneladas de minério por dia”, disse o diretor executivo de Ferrosos da Vale, Marcelo Spinelli. Ele mantém a previsão de que a empresa atingirá o piso da meta de produção de 2020, de 310 milhões de toneladas, mas destacou que a margem de erro para isso é praticamente zero.

“É importante dizer que a essa altura do ano a nossa flexibilidade para qualquer eventual problema é praticamente nula, ou seja, nosso plano tem que dar certo”, afirmou. Dentre os principais riscos citados pela Vale estão a não obtenção da licença de Serra Leste, em Carajás, e eventuais chuvas fortes provocadas pelo fenômeno climático La Niña.

Em apresentação divulgada nesta quinta, a companhia informa que nos próximos trimestres seus estoques operacionais deverão ficar estáveis ao nível de produção atual. Isso deve garantir mais flexibilidade nas vendas para captar oportunidades de mercado, afirma.

A estratégia de recomposição de estoques, após uma perda de 14 milhões de toneladas em 2019, levou a Vale a ter vendas em nível bem menor que a produção no trimestre de julho a setembro. Spinelli buscou reforçar o fim dessa diferença entre venda e produção daqui para a frente. De acordo com a companhia, após o último trimestre os estoques chegaram a 17 milhões de toneladas de minério, o que garante estabilidade nos próximos trimestres.

A Vale destacou ainda o aumento de sua exposição à China pelo “efeito covid”, na esteira da recuperação da demanda local no pós-pandemia. De janeiro a setembro deste ano, 66% das vendas de minério da Vale foram destinadas ao país asiático. Em 2017 esse percentual era de 57%. Para garantir essa dinâmica de vendas, a Vale se valeu dos estoques operacionais.

O boom da demanda chinesa é positivo, mas significa um aumento no tempo médio para concluir a venda de minério. A companhia leva em média 45 dias para finalizar a operação.

Na quarta-feira, 28, ao divulgar um lucro de US\$ 2,9 bilhões no terceiro trimestre, a mineradora apontou um cenário positivo para 2021, com a previsão de estabilidade da produção de aço na China. No entanto, demonstrou preocupação com os impactos da segunda onda da covid-19, em especial na Europa, na recuperação econômica global.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/10/2020

13º SALÁRIO DEVE TER IMPACTO DE R\$ 208 BI NA ECONOMIA NO FIM DO ANO, APONTA CNC

Com piora no mercado de trabalho por causa da pandemia, volume é 5,4% menor que o total pago em 2019, já descontada a inflação do período

Por Daniela Amorim, O Estado de S.Paulo

RIO - O pagamento do 13º salário aos trabalhadores brasileiros injetará R\$ 208 bilhões na economia neste fim de ano, calculou a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC). O montante é 5,4% menor que o total pago em 2019, já descontada a inflação do período. A queda é a mais acentuada da série histórica do levantamento, iniciado em 2012.

Segundo o economista Fabio Bentes, responsável pelo levantamento da CNC, o valor da gratificação será afetado pela deterioração do mercado de trabalho durante a pandemia, a suspensão temporária de contratos e a redução da jornada de trabalho. Em 2019, o pagamento do 13º salário tinha totalizado R\$ 216,2 bilhões.

O valor médio pago em 2020 ficará em R\$ 2.192,71, um recuo de 6,6% ante os R\$ 2.347,55 recebidos em 2019. Os Estados de São Paulo (R\$ 61,5 bilhões), Rio de Janeiro (R\$ 22,3 bilhões), Minas Gerais (R\$ 20,2 bilhões) e Rio Grande do Sul (R\$ 14,9 bilhões) concentrarão mais da metade do total de 13.º salário a ser recebido pelos trabalhadores este ano.

O levantamento se baseou em dados da massa salarial paga aos trabalhadores formais da iniciativa privada, do setor público, empregados domésticos com carteira de trabalho assinada, além dos beneficiários dos Regimes Geral e Próprio da Previdência Social.

“Além dos inevitáveis impactos sobre o mercado de trabalho, decorrentes da recessão, a queda no montante pago em 2020 também deriva das medidas previstas na Medida Provisória nº 936. Sancionada em abril e prorrogada até o final deste ano, a MP regulamentou a redução da jornada de trabalho proporcional ao salário e ainda a suspensão temporária do contrato de trabalho como forma de preservar os empregos”, ressaltou a CNC, em nota oficial.

O levantamento menciona informações do Ministério da Economia, mostrando que foram firmados 16,1 milhões de acordos entre patrões e empregados no âmbito da MP 936 entre abril e agosto: a

suspensão do contrato de trabalho somou 7,2 milhões, enquanto a redução de 70% na jornada totalizou 3,5 milhões.

Segundo o estudo, o desconto no 13º salário será proporcional ao período não trabalhado nos casos de suspensão do contrato de trabalho. Em caso de redução da carga horária, o valor do benefício só será reduzido para os cortes de 70% nas horas trabalhadas.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/10/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

E-COMMERCE SUSTENTA TRANSPORTE DE CARGAS

Automação é acelerada para acompanhar o movimento de setores beneficiados pela pandemia

Por Genilson Cezar — Para o Valor, de São Paulo



[https://s2.glbimg.com/SRILJfAgbqPT1jwcm9ppk7E9Los=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/9/h/WBVpjGQ2CAaOFSwSQ5sQ/foto29rel-101-operador-f14.jpg](https://s2.glbimg.com/SRILJfAgbqPT1jwcm9ppk7E9Los=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/9/h/WBVpjGQ2CAaOFSwSQ5sQ/foto29rel-101-operador-f14.jpg)

Cesar Meireles, presidente da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol): “Houve um crescimento disruptivo do comércio eletrônico” — Foto: Divulgação

Automação é acelerada para acompanhar o movimento de setores beneficiados pela pandemia

A pandemia mudou o perfil das operações de logística no país, avaliam os empresários do setor. Enquanto algumas empresas sofreram muito durante o início da crise, como as do setor automotivo, de autopeças, linha branca e eletroeletrônicos, as vendas do comércio eletrônico, no primeiro semestre, por exemplo, chegaram a registrar um crescimento de 145%. Mas os protagonistas do cenário de logística, este ano, no Brasil, são mesmo as áreas de negócio da saúde humana, saúde animal, higienização e alimentos.

Consideradas atividades essenciais para a população, essas empresas não interromperam suas operações e mantiveram o transporte de suas encomendas durante a pandemia.

“Tivemos que fazer as adaptações necessárias, migrar estruturas e equipes de operações com menos demanda para aquelas mais aquecidas, como as de saúde e e-commerce”, conta Fábio Miquelin, diretor de transportes da DHL Suply Chain, empresa do Grupo Deutsche Post DHL, da Alemanha.

“A pandemia mudou o perfil de distribuição na cadeia de suprimentos. As vendas de alguns mercados, como moda e automóveis, por exemplo, caíram, por falta de compradores. De outro lado, itens básicos e de saúde tiveram picos de demanda”, explica. “Até em transportes, cresceram as oportunidades, uma vez que a malha aérea para passageiros diminuiu fortemente afetando também o transporte aéreo de cargas”, diz Miquelin.

O cenário atual, portanto, descarta o pessimismo, avaliam os empresários do setor de logística. Nos últimos anos, a receita anual de empresas operadoras logísticas cresceu 23,8%, de acordo com dados da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol). Pelo menos 275 empresas somaram R\$ 100 bilhões de faturamento anual.

“Como o operador logístico é multisetorial, multiclientes, multifuncional, pode migrar, ao longo do primeiro semestre, de determinadas atividades menos atuantes para os setores que estavam crescendo e atendendo a demanda da sociedade”, afirma Cesar Meireles, presidente da Abol. “Além disso, houve um crescimento disruptivo do comércio eletrônico”, observa.

Na verdade, o e-commerce mudou um pouco de espectro. A predominância deixou de ser do business to business, compras entre empresas, e passou a ser para as pessoas físicas (business-to-consumer).

“O e-commerce é um dos pilares de crescimento da FedEx, terá papel fundamental no processo de fortalecimento do setor”, afirma Eduardo Araújo, diretor de logística da subsidiária brasileira. A empresa não fala em projeções, mas assinala que o faturamento global da FedEx Express no primeiro trimestre do ano fiscal 21 (que iniciou em junho) atingiu US\$ 9,6 bilhões, US\$ 702 milhões a mais (8%) do que no mesmo período do ano passado. “Foi um resultado histórico para um primeiro trimestre de ano fiscal”, afirma Araújo.

No Brasil, a FedEx cobre mais de 5.300 localidades, com uma frota própria de quase três mil veículos e está conectada com mais de 220 países e territórios. Em agosto, passou a realizar seis voos semanais, de ida e volta, entre o hub global da companhia, localizado em Memphis (EUA), e o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP). É o segundo aumento de frequência desde junho, e o sexto voo nesta rota semanal. “A iniciativa visa atender ao atual aumento do comércio exterior, do e-commerce e apoiar os envios essenciais para combater a covid-19”, afirma Araújo.

O impacto da crise sanitária, certamente, não passou despercebido em segmentos de larga experiência na distribuição de encomendas e transporte de cargas rodoviárias.

Segundo Paulo Sarti, presidente da americana Penkse, alguns negócios foram duramente afetados pelo fechamento de fábricas, como o automotivo, por exemplo. “A paralisação da produção no segundo trimestre gerou uma queda significativa de volumes da indústria automobilística, em comparação a 2019”, relata Sarti.

“Tivemos uma diminuição acentuada do movimento de carga nos meses de março e abril, algo como 35% inferior ao de igual período do ano anterior”, afirma Giuseppe Lumare Júnior, diretor comercial da Braspress, transportadora de cargas fracionadas, que opera com uma frota própria de 2,1 mil caminhões, além de 800 veículos terceirizados.

No caso da multinacional francesa FM Logistics, que encerrou o exercício anterior com faturamento global de € 1,43 bilhão, o início do novo ano fiscal se configurou em um período mais desafiador. Em abril e maio de 2020, a companhia apresentou uma queda geral de 9% na receita em comparação ao mesmo período do ano passado, acompanhada de um aumento significativo nos custos operacionais relacionados às medidas de prevenção ao corona vírus, afirma Ronaldo Fernandes da Silva, presidente da FM Logistics do Brasil.

Os empresários ressaltam, no entanto, que mesmo com essa espiral de queda nos primeiro meses da pandemia, já é possível notar uma recuperação lenta, mas consistente, em diversos setores. “Estamos projetando um ligeiro crescimento este ano em comparação a 2019”, diz Sarti. “Para 2021, estamos bem otimistas, e já notamos um pipeline de novos projetos e solicitação de propostas, muito acima do que tínhamos no mesmo período de 2019”, afirma.

De acordo com a Braspress, o processo de recuperação segue firme. “Hoje o cenário se inverteu completamente”, destaca Lumare Junior. “O transporte de cargas não só se recuperou, como apresenta nesses últimos meses taxas de mais de 40% de crescimento real, o que permite antever um crescimento real no ano de 2020 na ordem de 10%”, declara.

“Mesmo com esse susto da pandemia - e ainda estamos no olho do furacão até se encontrar uma vacina - o Brasil é um mercado-chave para os negócios e a nossa expectativa é dobrar o faturamento regional até 2022”, completa o presidente da FM Logistics.

As empresas tiveram que rever seus modelos de negócio e a forma de se conectar com seus mercados e clientes, adotando novos padrões de saúde e segurança, destaca Alexandre Heitmann, diretor de desenvolvimento de negócios da catarinense Multilog.

A digitalização, por exemplo, é um caminho sem volta. A primeira iniciativa foi a liberação de cargas de forma on-line. “Graças à inovação, o processo de desembarço de cargas essenciais ficou mais ágil e até 75% mais rápido”, aponta Haitman. “A empresa já vinha se reinventando, revisitando seu modelo de negócio e também já estava em um processo de digitalização há algum tempo. Isso ajudou muito a enfrentar esta fase”, afirma.

As novas necessidades da mobilidade urbana aceleraram, de fato, o movimento de adoção da digitalização ainda maior no setor de logística, avalia Jean-Urbain Hubau, diretor-geral de frota e soluções de mobilidade da Edenred Brasil, grupo francês que fornece soluções transacionais de mobilidade. Uma das soluções da empresa, o marketplace Freto, teve um aumento de 47% no cadastro de veículos (frotistas, cooperativas e caminhoneiros), nos últimos 12 meses.

São 150 mil toneladas de cargas transportadas em média por dia no Brasil. Mais 100 mil caminhoneiros utilizam o serviço. O Ticket Log, outro sistema de gestão para frotas urbanas, atende mais de 30 mil empresas-clientes e administra por ano um milhão de veículos. O Tmov, marketplace digital da Soltran Logística, voltado ao agronegócio, possui mais de 200 mil caminhoneiros que atuam no transporte de cargas deste segmento de negócio, conectados à sua base de dados, informa Charlie Conner, presidente da empresa no Brasil.

A automação e a transformação digital são hoje fatores primordiais para as empresas que atuam no segmento de logística. A FM Logistics, por exemplo, investe anualmente, mais de € 70 milhões em tecnologia e inovação para garantir, cada vez mais, agilidade e confiabilidade às suas operações, destaca Fernandes da Silva. Para 2020, em torno de 12% do faturamento anual da subsidiária brasileira será destinado para o investimento na renovação da tecnologia de sistema de informação e de gerenciamento de armazéns e na abertura de novas operações.

A Ativa Logística tem previsões para investimentos em infraestrutura operacional, informa Marcelo Azevedo, gerente nacional de operações. O objetivo é reforçar o atendimento em um mercado crescente nos últimos anos: o de logística hospitalar. Entre 2018 e 2019, a companhia investiu mais de R\$ 50 milhões para promover melhorias em sua infraestrutura, incluindo renovação de frota e tecnologia. “Já no início de 2021, teremos um novo CD totalmente preparado para o mercado de saúde”, diz.

Para Adriano Thiele, diretor executivo da JSL, um dos maiores conglomerados do setor brasileiro de logística, o ano de 2020 está sendo extremamente desafiador para todos. Para os operadores logísticos não é diferente, ressalta. “A pandemia surpreendeu a todos e impactou os negócios, sobretudo no primeiro semestre. Podemos dizer que estamos passando por esse período desafiador com bastante resiliência”, afirma. Um dos grandes diferenciais do grupo, segundo Thiele, é o fato de a JSL ser hoje uma empresa bastante diversificada, com amplo portfólio de serviços e que opera em 16 diferentes setores da economia. “O impacto de um setor com baixo desempenho acaba sendo minimizado por outro setor com um desempenho melhor”, diz.

A JSL aposta também na estratégia de crescer com ações de fusões e incorporações. Trata-se de um movimento para ganhar capilaridade em diferentes regiões do país, por meio da compra de uma empresa que tenha expertise nas localidades. Só em agosto, foram duas novas aquisições: a Moreno Holding, dona da Transmoreno Transporte e Logística, que atua nos segmentos de transporte de veículos sobre carretas (cegonhas) e prestação de serviços de logística automotiva, foi adquirida por R\$ 310 milhões. E a Fadel, empresa paulista que opera nas regiões Sul, Sudeste, Nordeste e também no Paraguai, comprada por R\$ 159,4 milhões. “Não falamos a respeito de projeções de crescimento por sermos uma empresa de capital aberto, mas percebemos que há sinais de retomada bastante rápida na economia na maioria dos setores. Estamos muito animados e otimistas para 2021”, afirma Thiele.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 29/10/2020

CONCESSÕES DEVEM TER RETOMADA GRADUAL

Pandemia trouxe muitas incertezas, mas novas concessões serão retomadas ainda neste fim de ano

Por Roberto Rockmann — Para o Valor, de São Paulo



[https://s2.glbimg.com/YNvhkKjblX9nKTb1r9M5yA5GZ9U=/0x0:1442x937/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/6/O/K1yW77TvOSissDqLAQjQ/29rel-100-concessoef24-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/YNvhkKjblX9nKTb1r9M5yA5GZ9U=/0x0:1442x937/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/6/O/K1yW77TvOSissDqLAQjQ/29rel-100-concessoef24-img01.jpg)

Gustavo Montezano, do BNDES: a nova regulação da área de saneamento deu um belo empurrão para as concessões do setor — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Pandemia trouxe muitas incertezas, mas novas concessões serão retomadas ainda neste fim de ano

O ano começou aquecido com duas concessões bilionárias de rodovias e previsão de dezenas de negócios em outros segmentos com licitações da União e de governos estaduais, mas a pandemia atrasou cronogramas ao incorporar incertezas em relação à demanda futura e provocou algumas mudanças nos contratos a serem licitados.

Nos dois primeiros meses de 2020, concessões com mais de R\$ 15 bilhões em investimentos foram arrematadas. Em janeiro, o governo paulista licitou o corredor rodoviário Piracicaba-Panorama, conhecido por Pipa, com 1,2 mil quilômetros e previsão de investimentos superiores a R\$ 10 bilhões ao longo dos 30 anos de contrato, arrematado por um consórcio formado pelo Pátria e pelo GIC, fundo soberano de Cingapura. Em fevereiro, foi a vez de a CCR arrematar a concessão de 220,4 quilômetros da BR-101, em Santa Catarina, que prevê investimentos de R\$ 3,4 bilhões e custos operacionais de R\$ 4 bilhões ao longo de 30 anos de duração da concessão.

A partir de março, quando a pandemia ganhou força, não se realizaram por seis meses leilões, retomados apenas em agosto com o arrendamento no porto de Santos de dois terminais de celulose, setor beneficiado com a alta do câmbio.

Gradualmente, Estados e a União estão retomando os processos, com destaque para a área de saneamento, cuja aprovação do novo marco regulatório em agosto deu alento. “A nova regulação deu um belo empurrão”, resume o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Gustavo Montezano. Em setembro, em processo estruturado pelo banco e que atraiu sete concorrentes na licitação, Alagoas concedeu por 35 anos os serviços de água e coleta de esgoto na região metropolitana de Maceió, em certame vencido pela BRK Ambiental, controlada pelo fundo canadense 4 .

Apenas de outorga o governo alagoano recebeu R\$ 2 bilhões. Em momentos de aperto fiscal como o atual, o resultado elevou o interesse de outros Estados. “Governos de outros Estados começaram a acelerar projetos na área de olho na outorga”, afirma Renato Sucupira, sócio da BF Capital, assessora financeira do setor de infraestrutura.

A movimentação cresce também no setor de transportes. Em novembro, deverá ser aberta a consulta pública para a primeira privatização de uma Companhia Docas do país. A selecionada foi a controladora do porto do Espírito Santo. “É um porto menor, para aprendermos a rota. Fizemos alguns ajustes e no ano que vem faremos o leilão e já estamos estudando a desestatização do porto de Santos”, afirma o ministro de Infraestrutura, Tarcísio Freitas. O setor tem visto algumas mudanças no setor: Suape tem parceria com o porto de Roterdã, o maior da Europa.

Bem-sucedido, o modelo de desestatização poderá provocar mudanças estruturais no setor portuário, mas já causa receios de alguns usuários em relação à possibilidade de aumento de tarifas e o temor de conflitos de interesse entre o novo operador e os grupos que operam, direta

ou indiretamente, no porto. “A execução não será fácil, há resistências técnicas”, diz Flavio Menezes, sócio da consultoria Bip Brasil. Entre empresas, há duas preocupações que se destacam: a possibilidade de aumento de tarifas e o temor de conflitos de interesse entre a nova companhia docas e os grupos que operam, direta ou indiretamente, no porto.

Nas próximas semanas, o setor deverá assistir à retomada dos leilões rodoviários, um teste do apetite dos investidores em um segmento que chegou a ter queda de 20% no tráfego durante os primeiros meses da pandemia. Na última semana de novembro, o governo do Mato Grosso pretende leiloar três lotes de rodovias estaduais, totalizando 512 quilômetros. As concessões têm prazo de 30 anos e investimentos de R\$ 1,5 bilhão. Em dezembro, deve ser a vez do governo gaúcho, que pretende leiloar 204,51 quilômetros de extensão da RSC-287, entre o município de Tabai e Santa Maria (RS). “A RSC-287 já tem dois pedágios rodando, ela tem atraído a atenção de empresas que querem ingressar no Brasil e olham ativos menores, como alguns europeus”, afirma Bruno Vanuzzi, secretário extraordinário de parcerias do Rio Grande do Sul.

A retomada das licitações rodoviárias será observada com atenção pelo mercado, que prevê que a partir do próximo ano possam chegar ao mercado grandes negócios, com destaque para a relicitação da via Dutra, cujo contrato da CCR com a União expira em fevereiro de 2021. Com modelagem feita em parceria entre a Empresa de Planejamento Logística (EPL) e o Banco Mundial (Bird), principal interligação entre São Paulo e Rio de Janeiro, a rodovia poderá movimentar mais de R\$ 30 bilhões de investimentos ao longo de seu contrato.

Após a pandemia, foi feita uma nova rodada com investidores antes que ele fosse enviado ao Tribunal de Contas União (TCU). Nove empresas participaram, sendo algumas delas novas entrantes no Brasil. Deverá atrair uma série de interessados no projeto, que deverá ter uma queda de, pelo menos, 20% na tarifa de pedágio e incorporar novas tecnologias, como um trecho de 12 quilômetros em que haverá pela primeira vez no Brasil a adoção do sistema de free flow (pedágio com cobrança automática e sem cancela). A rodovia Rio-Santos também deverá integrar a licitação.

A intenção do governo federal é licitar a maior concessão do país no início de 2021, mas especialistas estimam que a data do leilão poderá “escorregar” para 2022. Uma das razões é que as concessões terão de ser reequilibradas para compensar as perdas dos meses em que o tráfego despencou. “Se vier uma segunda onda da pandemia, isso também poderá ter impacto. Pode ser feita extensão do contrato atual até que esses pontos sejam dissipados”, afirma um empresário do setor. Antes, provavelmente, a União pretende licitar nos próximos meses trecho da BR-163 entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), que contempla a ligação ao porto de Miritituba ou ao terminal ferroviário de Rondonópolis (MT), e da BR-153, principal ligação do Meio-Norte do Brasil (Estados do Tocantins, Maranhão, Pará e Amapá) com a região Centro-Sul do país.

O avanço do comércio eletrônico trará desafios para as regiões metropolitanas e para a expansão da mobilidade urbana, um segmento essencialmente financiado em boa parte pelos governos. Em Minas Gerais, avalia-se que uso o aeroporto da Pampulha pode ter na malha aérea, e estuda-se a concessão de sete lotes de rodovias com três mil quilômetros de extensão e a modelagem de um rodoanel na região metropolitana de Belo Horizonte, que poderá envolver R\$ 9 bilhões em investimentos.

Estado com a maior malha sob administração privada, São Paulo trabalha em concessões em logística. A carteira de projetos total no Estado é de R\$ 36 bilhões, sendo que 51% estão em mobilidade urbana e 33% em rodovias.

Em mobilidade, há o projeto de trem interligando a capital paulista e Campinas que poderá envolver US\$ 1,4 bilhão e a concessão das linhas 8 e 9 de trens sobre trilhos que transportam passageiros na região metropolitana, que pode render US\$ 500 milhões. Em rodovias, o mais avançado projeto é o da concessão de trecho rodoviário do litoral paulista, com investimentos previstos de US\$ 600 milhões. “Também iremos conceder 22 aeroportos regionais no Estado porque tem havido um crescimento de voos no Estado e aumento do tráfego comercial”, afirma Henrique Meirelles, secretário paulista da Fazenda.

Nas estimativas do ministro de Infraestrutura, Tarcísio Freitas, a sexta rodada de concessão de aeroportos deverá ser realizada no segundo semestre de 2021. Os 22 aeroportos, como os terminais de Curitiba, Manaus, Goiânia, Joinville, respondem por 11% dos passageiros pagos movimentados no mercado brasileiro de transporte aéreo. Em 2019, foram 23,9 milhões de embarques e desembarques. “Ainda estamos iniciando os estudos para a sétima e última rodada com os terminais de Congonhas e Santos Dumont, o que fará toda a malha da Infraero estar nas mãos de agentes privados”, destaca o ministro. A pandemia provocou revisão das projeções de demanda de passageiros, aeronaves e cargas e algumas mudanças nos contratos do setor, um dos mais afetados pelas medidas de confinamento nas cidades. No Bloco Norte, no aeroporto internacional de Manaus, uma sugestão foi a criação de um mecanismo de compartilhamento de risco entre a União e a concessionária caso a movimentação de carga aérea fique abaixo do previsto. Pelo contrato, esse mecanismo só é aplicável a partir do quinto ano de concessão e nos casos de impactos decorrentes de alteração na legislação tributária da Zona Franca de Manaus. Assim, caso a arrecadação com receita de carga seja menor do que o piso previsto em contrato, a contribuição variável poderá ser reduzida. Caso essa compensação não seja suficiente, e ouvido o Ministério de Infraestrutura, poderão ser utilizados mecanismos como: a alteração do valor das tarifas, do prazo do contrato e das obrigações contratuais da concessionária, bem como o pagamento de valores à concessionária.

Ainda na minuta do contrato, foi esclarecida a indenização devida no caso de retomada do ativo pelo governo federal. Caso aconteça esse tipo de extinção prematura do contrato, a concessionária será indenizada pelo valor presente dos lucros futuros frustrados e por outras parcelas não amortizadas de investimentos realizados e valores recolhidos durante o contrato. A ideia é impedir que haja problemas como o de ativos de transportes concedidos em 2012 e 2013, cuja relicitação ainda enfrenta questionamentos de órgãos de controle em relação aos valores a serem amortizados.

Além do desafio de levar adiante as concessões previstas para os próximos meses, o governo federal terá outra questão a resolver: a intenção de concessionárias privadas devolverem ativos concedidos. Estão nesse processo cerca de três mil quilômetros de rodovias (mais do que o dobro dos 1,3 mil quilômetros de vias que nos últimos três anos foram transferidos à iniciativa privada pela União) e os terminais de Viracopos, em São Paulo, e São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte.

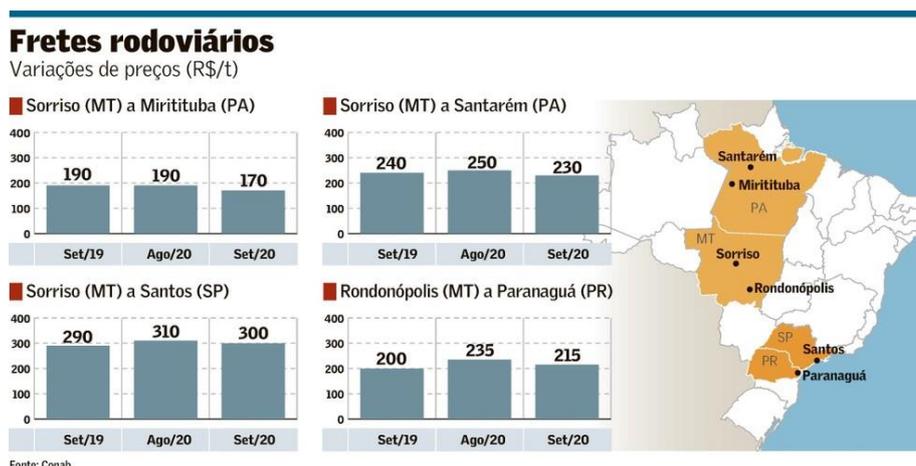
Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/10/2020

PREÇOS DOS FRETES DE MATO GROSSO AO PARÁ CAÍRAM EM SETEMBRO

Segundo a Conab, tendência ainda reflete a conclusão da pavimentação da BR-163 e o aumento do escoamento de grãos para exportação

Por Rafael Walendorff — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/GB286OTVnQP2K4UoNSbQc8r0yo=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/o/E/3uOyDASay1LkBHEVlfZq/arte29agr-301-frete-b10.jpg](https://s2.glbimg.com/GB286OTVnQP2K4UoNSbQc8r0yo=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/o/E/3uOyDASay1LkBHEVlfZq/arte29agr-301-frete-b10.jpg)

Segundo a Conab, tendência ainda reflete a conclusão da pavimentação da BR-163 e o aumento do escoamento de grãos para exportação

Os custos do frete rodoviário entre Mato Grosso e o porto de Miritituba, no Pará, tiveram queda de mais de 10 % em setembro na comparação com o mesmo mês de 2019, a maior entre as rotas incluídas no Boletim Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). Segundo a estatal, a retração é reflexo da conclusão da pavimentação da BR-163 e do aumento significativo do escoamento de grãos para exportação pelo Norte.

De Sorriso (MT) ao município paraense, o transporte da tonelada de grãos saiu, em média, por R\$ 170 no mês passado, contra R\$ 190 em setembro de 2019. Até Santarém, também no Pará, o preço caiu de R\$ 240 para R\$ 230 por tonelada. No trajeto entre Querência (MT) e São Luís, no Maranhão, o valor passou de R\$ 300 para R\$ 280 na comparação.

Já para transportar soja ou milho de Sorriso a Santos, no litoral paulista, o custo aumentou 3%, de R\$ 290 para R\$ 300 a tonelada. De Rondonópolis (MT) ao porto de Paranaguá, no Paraná, também houve alta - 8%, de R\$ 200 para R\$ 215. Em praticamente todas as rotas que fazem parte do levantamento da Conab, houve retrações nos custos dos fretes rodoviários no mês passado ante agosto deste ano, em linha com o arrefecimento do ritmo de exportações de soja em grão.

Essa tendência de queda de preços tende a se manter no restante deste ano, e até se acentuar, embora ainda haja demanda para exportação. Segundo o boletim da 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, já que a colheita deverá ganhar força algumas semanas depois que o normal.

Os embarques acumulados de soja em grão de janeiro a setembro de 2020 totalizaram 79,2 milhões de toneladas, de acordo com 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 total.

No caso do milho, a estatal realça que as exportações de Mato Grosso já alcançaram 12,4 milhões de toneladas de janeiro a setembro e que, com a colheita da safrinha encerrada a expectativa é de retrações dos volumes, que estão abaixo dos registrados no ano passado. De Goiás foram enviadas ao exterior 2,4 milhões de toneladas nos primeiros nove meses deste ano, segundo a Conab.

Ainda de acordo com o boletim, 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 do mesmo período de 2019

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/10/2020

LICITAÇÕES DEVEM INCLUIR 39 TERMINAIS

Para 2021, estão previstos 20 terminais, dos quais oito já terão edital este ano

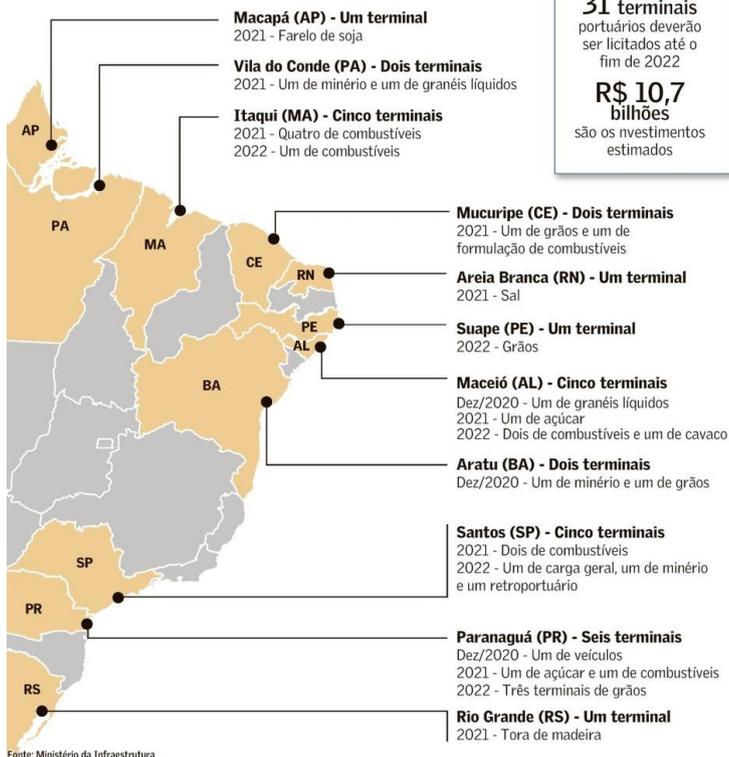
Por Carmen Nery — Para o Valor, do Rio

O Ministério da Infraestrutura deverá licitar 39 terminais portuários entre 2020 e 2022, totalizando R\$ 10,7 bilhões de investimentos com novos arrendamentos em 11 Estados. Em 2020, já foram licitados quatro terminais - dois em Santos, um em Vila do Conde (PA) e um Mucuripe (CE) - e outros quatro vão a leilão até dezembro: veículos em Paranaguá (PR), líquidos em Maceió (AL) e dois em Aratu (BA) para minério e granel vegetal.

Para 2021, estão previstos 20 terminais, dos quais oito já terão edital este ano, sendo quatro de graneis líquidos em Itaqui (MA), um de farelo de soja em Macapá (AP), um de granel vegetal em Mucuripe (CE), um de açúcar em Maceió (AL) e um de toras de madeira em Rio Grande (RS).

Redesenho do setor

Leilões previstos até o fim de 2022



[https://s2.glbimg.com/gbobkjl86GrJFqjrBDUj9deJP3Q=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/S/M/W921IvTniMkYMPRntkAg/arte29rel-101-portos-f27.jpg](https://s2.glbimg.com/gbobkjl86GrJFqjrBDUj9deJP3Q=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/S/M/W921IvTniMkYMPRntkAg/arte29rel-101-portos-f27.jpg)

“Esses oito serão licitados no primeiro trimestre de 2021, junto com um terminal salineiro no Rio Grande do Norte e dois de combustíveis em Santos. No segundo semestre, serão leiloados dois terminais em Vila do Conde (granéis minerais e líquidos), cinco em Paranaguá (combustível, açúcar e três de líquidos), um de combustíveis em Mucuripe (CE) e um de líquidos em Maceió”, diz Diogo Piloni secretário nacional de portos e transportes aquaviários do Ministério da Infraestrutura (Minfra).

A carteira de 2022 inclui 11 terminais em Ipojuca (PE), Itaqui (MA), Maceió (AL), três em Santos, Rio Grande

(RS), dois em Itaguaí (RJ), Rio de Janeiro e Imbituba (SC). “Os terminais já licitados entre 2019 e 2020 somam R\$ 2 bilhões de investimentos. Entre 2021 e 2022 serão mais R\$ 8,7 bilhões. O total dos dois períodos é de R\$ 10,7 bilhões.”

De janeiro a agosto, o setor portuário movimentou 749,3 milhões de toneladas, crescimento de 3,71% em relação a 2019. Andrew M. Lorimer, CEO da empresa de estatísticas portuárias Datamar, diz que a importação no mercado de contêineres caiu 26% no segundo trimestre, pior resultado desde 2009 (-39%), mas vem numa recuperação em V, com altas a partir de julho.

Fernando Biral, presidente da Santos Port Authority (SPA), diz que a expectativa é de que o maior porto do país feche o ano com 145 milhões de toneladas, um novo recorde e alta de 10%. O desempenho é resultado de ações como clusterização de cargas, ocupação de novas áreas como o Sabão - com três contratos de transição - e abertura para descarga direta de fertilizantes, mesma medida adotada na área ocupada pela Libra.

As áreas da Libra foram adquiridas em licitação pela Eldorado e pela Bracell para movimentação de até 5 milhões de toneladas de celulose. Os próximos leilões incluem dois terminais de granéis líquidos, na região da Alemoa, no primeiro semestre de 2021, com os maiores investimentos, da ordem de R\$ 1,4 bilhão.

Visando a desestatização, a nova gestão equalizou o passivo com o fundo de pensão, concluiu a nova poligonal e um novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). O plano prevê investimentos de R\$ 9,7 bilhões nos próximos dez anos. A meta é elevar, até 2040, em 50% a capacidade para 240,6 milhões de toneladas.

Diogo Piloni, do Minfra, diz que a modelagem da Codesa, a cargo do consórcio liderado pela PWC, deve ir à consulta pública no fim de novembro. A de Santos está sendo desenvolvida pelo consórcio liderado pela DTA. O leilão da Codesa está previsto para 2021, e, na sequência, em 2022, serão Santos, São Sebastião e Itajaí, informa.

A Antaq também voltou a aprovar as renovações antecipadas depois da paralisação determinada pelo Tribunal de Contas da União até abril de 2020. Até dezembro de 2019, foram 19 contratos prorrogados antecipadamente. Caio Morel, consultor da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), afirma que se trata de um processo complexo, nem sempre com decisão favorável.

“Há ainda uma preocupação dos terminais de contêineres quanto ao movimento da Antaq de regular preços. O setor opera em regime de liberdade de preços, reafirmado na Lei 14.047 de agosto de 2020 que alterou a Lei 12.815”, afirma Morel.

Em Itajaí, a APM Terminais aguardava a renovação antecipada, mas teve o pedido negado pela Antaq porque o contrato previa só 22 anos prorrogáveis por mais três. Aristides Junior, diretor superintendente da empresa, diz que manterá a operação até 2022 e disputará a licitação de todo o porto.

A Log-In renovou a concessão do Terminal de Vila Velha, no Porto de Vitória, por mais 25 anos, condicionada a investimentos de R\$ 120 milhões em dois anos. “Vamos investir mais R\$ 434 milhões até o fim do contrato”, diz Ilson Hulle, diretor de terminais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/10/2020



AGÊNCIA BRASIL - DF

PETROBRAS ASSINA ACORDO PARA COMPRA DA PLATAFORMA P-71

Por Douglas Correa – Repórter Agência Brasil - Rio de Janeiro

A Petrobras assinou, com seus parceiros no Consórcio BM-S-11, Shell Brasil Petróleo Ltda (25%) e Petrogal Brasil S.A. (10%), compromisso de compra da plataforma P-71. O valor, de US\$ 353 milhões, corresponde à parcela dos sócios na plataforma.

O acordo de compra está sujeito a condições precedentes relacionadas a marcos no avanço físico da unidade. Também foi acordada a elaboração de um novo plano de desenvolvimento (PD) para o campo de Tupi, onde o FPSO (unidade flutuante de armazenamento e transferência) seria originalmente utilizado.

Em nota, a Petrobras informou que a P-71, que está em fase final de construção no Estaleiro Jurong, no Espírito Santo, tem capacidade de produção de 150 mil barris de petróleo por dia (bpd) e será alocada no campo de Itapu.

A companhia explicou que, após o leilão do excedente da cessão onerosa, ocorrido em novembro de 2019, os direitos de produção do campo de Itaipu passaram a ser detidos integralmente pela Petrobras e que a alocação do FPSO P-71, no campo permitirá a antecipação do primeiro óleo em cerca de um ano.

Com o compromisso de venda da P-71, sujeito às condições precedentes, os sócios do Consórcio BM-S-11 no Brasil acordaram em elaborar um novo PD para Tupi, antigo campo de Lula, a ser entregue para a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em 2021.

“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, que é atualmente o maior produtor mundial em águas profundas e cuja produção acumulada já ultrapassou 2 bilhões de barris de óleo equivalente (boe)”, informou a Petrobras.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 29/10/2020

CONFIANÇA DA INDÚSTRIA ATINGE MAIOR NÍVEL EM NOVE ANOS, DIZ FGV

Índice teve alta de 4,5 pontos na passagem de setembro para outubro

Por Vítor Abdala - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

O Índice de Confiança da Indústria, da Fundação Getúlio Vargas (FGV), teve alta de 4,5 pontos na passagem de setembro para outubro deste ano. Com isso, o indicador, que mede a confiança do empresário da indústria brasileiro, atingiu 111,2 pontos, em uma escala de zero a 200 pontos, o maior nível desde abril de 2011 (111,6 pontos).

Dezesseis dos 19 segmentos industriais pesquisados registraram aumento da confiança. O Índice de Situação Atual, que mede a percepção do empresariado em relação ao presente, subiu 6,4 pontos, para 113,7 pontos, o maior valor desde novembro de 2010 (13,8 pontos).

O Índice de Expectativas, que mede a confiança no futuro, cresceu 2,7 pontos, para 108,6 pontos, o maior patamar desde maio de 2011 (110,0 pontos).

O Nível de Utilização da Capacidade Instalada (Nuci) aumentou 1,6 ponto percentual, de 78,2% para 79,8%, maior valor desde novembro de 2014 (70,3%).

“A sondagem de outubro mostra que o setor industrial está mais satisfeito com a situação atual e otimista que esse resultado será mantido nos próximos três meses. Chama a atenção, contudo, o retorno do Nuci a um nível próximo da média anterior à pandemia e o percentual de empresas indicando estoques insuficientes, o maior valor desde o início da série. Entre as categorias de uso, os bens intermediários merecem destaque por alcançarem o maior nível de confiança do setor, influenciado principalmente pela melhora dos indicadores de situação atual”, afirma a pesquisadora da FGV Renata de Mello Franco.

Segundo a pesquisadora, no entanto, há uma demora na recuperação do indicador de tendência dos negócios, o que sinaliza uma certa preocupação dos empresários sobre a sustentação desse nível de otimismo por um período maior considerando o fim dos programas de auxílio emergencial.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 29/10/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TERMINAL DE NAVEGANTES CONQUISTA NOVA ROTA DE NAVIOS PARA AMÉRICA CENTRAL E CARIBE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/10/2020 - 17:48



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170623-portonave.JPG>

O Porto de Navegantes, operado pela Portonave, conta com novo serviço, o BRASEX 2. Com escala única no Sul do país, a Portonave receberá semanalmente um dos cinco navios dessa nova linha.

Do armador CMA CGM, a rota tem destino à América Central e Caribe e compreende os portos de Kingston (Jamaica), Port of Spain (Trinidade e Tobago), Vitória, Santos, Navegantes, Vila do Conde, Caucedo (República Dominicana) e San Juan (Porto Rico). Vale destacar que Kingston tem função de hub port com conexões para Ásia, Europa e América do Norte.

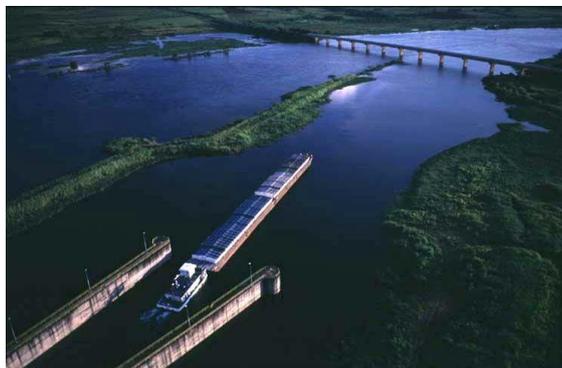
O novo serviço deve movimentar, na exportação, cargas de madeira, alimentos e cerâmica. Para importação, as principais cargas são plásticos e seus derivados, produtos químicos e alumínio e derivados. Com este serviço, o Terminal de Navegantes soma nove linhas para cinco continentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2020

BR DOS RIOS: SONHO OU REALIDADE?

Por Marcus Quintella, Fábio Vasconcellos, Roberto Levier OPINIÃO 29/10/2020 - 16:50



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170608-hidrovia-Brasil-Uruquai.jpg>

Após enviar ao Congresso Nacional o Projeto de Lei “BR do Mar” (PL 4199/2020), programa que visa incentivar, aumentar a competitividade e impulsionar o transporte marítimo de cabotagem no Brasil, o Ministério da Infraestrutura (MINFRA), em setembro de 2020, lançou o programa “BR dos Rios”, com o objetivo de criar uma política pública voltada ao incentivo do desenvolvimento da navegação interior,

tendo vista o grande potencial fluvial do país.

As características geográficas do território brasileiro são muito favoráveis ao modo hidroviário, visto que o país possui uma rede fluvial e lacustre com 63 mil km de extensão, sendo quase 27 mil km de rios navegáveis e 15 mil km de vias potencialmente navegáveis, segundo a ANTAQ. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) levantou que o Brasil utiliza somente 19 mil km de seus rios para o transporte comercial, de cargas e passageiros, extensão que corresponde a cerca de 30% de toda sua rede fluvial. Em termos de densidade da rede fluvial economicamente utilizável, o Brasil tem apenas 2,3 km de vias interiores para cada mil km², enquanto que China, Rússia e EUA, países de grandes dimensões territoriais, possuem densidades de 11,5, 6,0 e 4,5, respectivamente. Uma simples conta mostra que a densidade da rede fluvial brasileira poderia ser de 7,4 km / 103 km², caso todo o seu potencial fluvial e lacustre fosse utilizado.

Apesar das divergências nas diversas fontes existentes, a participação do transporte aquaviário na matriz de cargas brasileira é de 16%, com grande concentração em commodities, como grãos, petróleo e minérios, contra 65% do transporte rodoviário, 15% ferroviário, 4,2% dutoviário e 0,4% aéreo. Comparativamente, o Brasil perde apenas para os EUA em participação aquaviária na matriz de transportes de cargas, batendo a China e a Rússia. Os EUA possuem 41 mil km de hidrovias e o modo aquaviário responde por 25% de sua matriz de cargas. China e Rússia, apesar de possuírem enormes extensões hidroviárias, 110 mil km e 102 mil km, respectivamente, as participações aquaviárias em suas matrizes de cargas são inferiores à brasileira, ficando em 11% para ambos os países. Vale ressaltar que esses números comparativos são apenas referenciais, pois as características geográficas e topográficas das bacias hidrográficas desses países podem não atender às exigências técnicas, operacionais e comerciais para o transporte de cargas e pessoas.

De acordo com a ANTAQ, dentro da fatia do transporte aquaviário na matriz brasileira, apenas 5% das cargas são movimentadas por vias fluviais. Essa baixa participação tem a ver com a histórica falta de grandes investimentos no transporte fluvial, pois a prioridade sempre foi dada ao transporte rodoviário pelos governos federais das últimas décadas. Segundo a CNT, nos últimos 10 anos, os investimentos no transporte fluvial tiveram uma redução de 87,6%, passando de R\$ 872,5, em 2009, para R\$ 108,0 milhões, em 2019.

Em termos de produtividade, no primeiro semestre de 2020, em pleno ambiente pandêmico, a navegação brasileira por vias interiores transportou 10,09 milhões de toneladas de cargas, que indica uma queda de 15,2% em relação ao mesmo período de 2019, conforme registrado no boletim CNT Transportes em Números, do mês de setembro. Segundo a CNT, não se pode culpar a crise econômica decorrente da pandemia da Covid-19 pelo mau desempenho da navegação

fluvial brasileira, uma vez que esse foi o quinto resultado negativo do modal, na base de comparação semestral, desde julho de 2018.

Essa situação de subutilização do potencial do transporte fluvial é decorrente aos entraves de infraestrutura, excesso de burocracia, baixa efetividade de planos e programas governamentais e poucos recursos financeiros investidos no setor, ao longo dos anos, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Em relação ao transporte de passageiros, cuja última informação disponível data de 2017, a CNT estima que foram transportados cerca de 9,8 milhões de passageiros pelos rios dos estados do Amapá, Amazonas, Pará e Rondônia. Na Amazônia, o transporte fluvial de passageiros é fundamental para o deslocamento das pessoas e o abastecimento das comunidades ribeirinhas, sendo que, em algumas localidades, os rios são praticamente o único meio de transporte.

Cabe informar que a maior parte do transporte fluvial brasileiro acontece no Arco Norte, região composta pelos estados de Roraima, Amapá, Amazonas, Pará e Maranhão, com grande logística portuária, e onde está situada a maior bacia hidrográfica do mundo. Essa região hidrográfica da Amazônia possui cerca de 16 mil km de rios navegáveis que apresentam condições ideais para o transporte fluvial de cargas, visto que estão localizados em planaltos ou planícies, sem quedas d'água em seus percursos. As principais "hidrovias" do país são: Tocantins-Araguaia, Solimões-Amazonas, Teles Pires-Tapajós, São Francisco, Madeira, Paraguai-Paraná, Tietê-Paraná e Taquari-Guaíba. Em muitos casos, existem problemas ambientais que estão afetando o curso natural dos rios e impedindo ou dificultando a navegação, como, por exemplo, acúmulo de lixo, depósito de sedimentos nos leitos, derramamento de óleo, resíduos de obras, esgoto, retirada da mata ciliar, entre outras agressões realizadas pelo homem. O Rio São Francisco é um clássico exemplo de assoreamento que está prejudicando, cada vez mais, a navegação, pesca, produção agrícola e qualidade da água, em boa parte de seus 2,9 mil km de extensão.

O transporte hidroviário é muito adequado para a movimentação de grandes quantidades de cargas de baixo valor agregado, por médias e longas distâncias, com poucas emissões de poluentes e com reduzido custo da tonelada transportada. Um comboio fluvial, com 25 barcas, pode transportar 50 mil toneladas de soja, que equivale a cerca de 1.667 carretas rodoviárias de 30 toneladas ou a 5 composições ferroviárias com cem vagões.

Um importante estudo da CNT aponta que, embora os 42 mil km de vias navegáveis e potencialmente navegáveis do Brasil sejam chamados de "hidrovias", o país não possui, na prática, hidrovias, dentro dos padrões técnicos e operacionais exigidos para a navegação. O transporte hidroviário brasileiro é realizado com base nas características naturais dos rios que proporcionam a navegabilidade. Uma hidrovia de verdade precisa de infraestrutura, ou seja, sinalização adequada, balizamento, sistema de monitoramento de tráfego, correções nos cursos d'água, dragagens e derrocamentos frequentes, e, em certos casos, construção de barragens e eclusas. O único sistema que se aproxima de uma hidrovia, de acordo com o estudo, é o sistema Tietê-Paraná.

Os investimentos a serem realizados em infraestrutura hidroviária são bem inferiores em comparação às obras rodoviárias e ferroviárias, visto que as vias fluviais já existem na natureza e precisam apenas de aportes de capital para adaptações, como dragagens, derrocamentos, eclusas, sinalização e terminais portuários. A CNT calcula que os custos de manutenção das hidrovias fluviais equivalem a cerca de 10% dos custos de manutenção de uma rodovia e a 3% de uma ferrovia. Além disso, o transporte aquaviário oferece menor consumo de combustíveis e maior eficiência energética, bem como maior segurança em relação a roubos e desvios de cargas, em comparação ao transporte rodoviário. A quantidade de combustíveis necessária para transportar uma tonelada de carga por quilômetro é cerca de 34% menor que os caminhões. Um comboio fluvial economiza 810 mil litros de combustível para transportar 1 tonelada de carga, a cada mil km rodados.

Todo esse panorama demonstra a enorme capacidade do modo aquaviário fluvial em contribuir com o equilíbrio da matriz de transporte de cargas em nosso país, que, atualmente, depende fortemente do modo rodoviário. Diante desse cenário, existe a necessidade de mudança em

nossas políticas públicas de investimentos em transportes, especialmente na maior bacia hidrográfica navegável do mundo, pronta para atender à futura maior região produtora de grãos do planeta, que responde, hoje, por 56% da soja produzida no Brasil e pode atingir a 80% da produção nacional, nos próximos dez anos.

Assim sendo, segundo o MINFRA, a BR dos Rios pretende ser uma política pública de Estado, e não um programa de governo, e dependerá de “pressão social” para viabilizar os recursos necessários para sua efetivação. O programa, que vem sendo arquitetado desde 2019, encontra-se em fase inicial de formulação da agenda de prioridades e ações e de diálogo entre os stakeholders e players para a obtenção de propostas, legais e infralegais.

O setor hidroviário está muito interessado no sucesso da BR dos Rios, como, por exemplo, a Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH) acredita que esse novo programa do governo federal trará inúmeros benefícios para a cadeia logística brasileira. Paralelamente, o Sindicato da Indústria da Construção Naval do Estado do Pará (Sinconapa) e o Sindicato Nacional da Indústria de Construção Naval e Offshore (Sinaval) aguardam informações mais concretas sobre as propostas básicas do governo federal para a BR dos Rios, para poderem contribuir efetivamente com as demandas do setor e, também, poderem atuar para preservar a ativa e competente indústria de construção naval fluvial existente no Brasil.

Em última análise, o programa BR dos Rios poderá ser de grande relevância para a implementação de um grande projeto nacional de multimodalidade de transportes, visto que o transporte fluvial poderá desempenhar papel de destaque no equilíbrio da matriz de cargas brasileira, bem como contribuir, sobremaneira, para a diminuição dos custos logísticos e do custo-Brasil. Assim como a BR do Mar poderá evoluir para uma importante lei federal em favor da cabotagem, precisamos atuar para que a BR dos Rios siga o mesmo caminho e não seja mais um sonho não realizado.

Faça aqui o download deste artigo, em formato PDF

Marcus Quintella, FGV Transportes
Fábio Vasconcellos, Estaleiro Rio Maguari
Roberto Levier, Waterline Maritime Strategies
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/10/2020

ESTALEIROS BRASILEIROS ESTÃO SENDO ANALISADOS PELA PETROBRAS PARA CONSTRUÇÃO DE UNIDADES

Por Dérika Virgulino OFFSHORE 29/10/2020 - 18:57



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200612-plataforma.jpg>
Arquivo

Estaleiros do Brasil estão na lista de pré-qualificadas da Petrobras para a construção de duas das 12 novas unidades.

No novo plano de negócios da Petrobras estão previstos 12 novas plataformas para os próximos anos. De acordo com o diretor de exploração e produção da empresa, Rudimar Lorenzatto, dentre aquelas unidades uma já

está sendo construída em estaleiro brasileiro e mais outras duas podem vir a ser, tanto dentro da obrigatoriedade de conteúdo local, quanto pela qualificação da empresa em termos de infraestrutura. A informação foi dada durante coletiva sobre os resultados financeiros da companhia no terceiro trimestre de 2020, realizada nesta quinta-feira (29).

Lorenzatto explicou que dessas 12 unidades, oito já estão em construção: uma delas é a P-71 que está no estaleiro em Aracruz (ES) e as demais estão sendo construídas em locais escolhidos pela afretadora. As outras quatro estão em processo de licitação. Duas dessas são próprias da Petrobras que já realizou pré-qualificação de oito potenciais fornecedores. Dependendo do resultado, as unidades podem ser construídas em estaleiros nacionais ou estrangeiros, mas de modo que sejam atendidas as exigências por conteúdo local que, neste caso, é de 25%.

“Dentro desses oito (fornecedores) pré-qualificados existem estaleiros brasileiros. Então há a possibilidade de que essas unidades serem construídas no Brasil”, disse o diretor. As outras duas, segundo ele, são unidades afretadas que, dependendo do vencedor da licitação irá definir onde vai construir, porém atendendo o conteúdo local estabelecidos no processo licitatório.

O presidente da companhia, Roberto Castello Branco, afirmou que no terceiro trimestre de 2020 a Petrobras apresentou uma “excelente” performance, apesar as incertezas ainda presentes na indústria de petróleo em razão da forte recessão global. Segundo ele, a produção de petróleo e gás natural nos últimos nove meses aumentou 9% em comparação com 2019.

No setor de refino, Branco destacou que após enfrentar uma forte redução com um fator de utilização chegando ao nível mínimo de 58%, alcançou no terceiro trimestre um patamar de utilização de 80%. Os custos da empresa também continuam em declínio, especialmente com o programa de desinvestimentos. Ele disse que embora o programa esteja mais lento do que o esperado, ainda está ativo. “Temos 49 ativos em diferentes estágios do processo de venda no mercado, e esperamos ainda para este ano fechar alguns negócios importantes”, frisou o presidente.

Apesar da avaliação positiva do trimestre, Branco lembrou que a Petrobras ainda esteja muito endividada. De acordo com ele, nos últimos 21 meses, a empresa pagou 31,5 bilhões de dólares apenas de dívidas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2020

PRAZO PARA COBRAR POR ATRASO NA DEVOLUÇÃO DE CONTÊINER É DE 5 ANOS, DIZ STJ

Da Redação NAVEGAÇÃO 29/10/2020 - 18:03



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200909-conteiner-amarra-ilustrativa.jpg>

A pretensão de cobrança de valores relativos a despesa de sobre-estadia de contêineres (demurrage) previamente estabelecidas em contrato de transporte marítimo unimodal prescreve em cinco anos, a teor do que dispõe o artigo 206, parágrafo 5º, inciso I do Código Civil de 2002.

Essa foi a tese fixada pela 2ª Seção do Superior Tribunal de Justiça, que nesta quarta-feira (28/10) definiu dois recursos em repetitivos para reforçar entendimento já pacífico em ambas as turmas que julgam Direito Privado.

A taxa é a indenização paga pelo afretador pelo tempo que exceder ao período contratualmente previsto para a devolução de contêineres ao transportador marítimo nas operações portuárias de carga e descarga.

Assim, se a taxa foi expressamente prevista em contrato que estabeleça critérios para o cálculo dos valores devidos a título de ressarcimento pela demora na devolução do contêiner, o prazo prescricional é quinquenal, nos termos do inciso I do parágrafo 5º do artigo 206 do Código Civil.

Por outro lado, nas hipóteses em que inexistente prévia estipulação contratual, aplica-se a regra geral do artigo 205 do Código Civil, ocorrendo a prescrição em dez anos.

Prescrição por analogia

O pedido dos fretadores que demoraram a devolver os contêineres era para que o prazo prescricional para cobrar pelo atraso fosse de um ano. Para isso, seria necessário a aplicação de regras prescricionais por analogia.

Pleiteavam, inicialmente, o prazo do artigo 22 da Lei 9.611/1998, que trata do não cumprimento das responsabilidades decorrentes do transporte multimodal — que usa mais de um veículo para conduzir a mercadoria até ao seu destino final.

E também de acordo com o artigo 8º do Decreto Lei 116/1967, que trata de ações por extravio de carga, bem como as ações por falta de conteúdo, diminuição, perdas e avarias ou danos à carga transportada por via aquática. Em ambos os casos, o prazo é de um ano.

“As regras jurídicas acerca de prescrição devem ser interpretadas estritamente, repelindo-se interpretação extensiva ou analógica. Daí incabível fixação de prazo prescricional por analogia, medida que não se coaduna com princípios gerais que regem o Direito Civil brasileiro, além de constituir verdadeiro atentado à segurança jurídica, cuja preservação se espera dessa corte superior”, afirmou o relator, ministro Ricardo Villas Bôas Cueva.

Fonte: Conjur

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/10/2020