

SEMINÁRIO PORTO & MAR SERÁ O 1º EVENTO DO SANTOS CONVENTION CENTER

Seminário reunirá autoridades e empresários na próxima terça-feira (1º)

Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contid/policy:1.124796:1603808482/Santos-Convention-Center.png?f=2x1&\\$p\\$f=b642476&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contid/policy:1.124796:1603808482/Santos-Convention-Center.png?f=2x1&pf=b642476&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Centro de Convenções está localizado na Praça Almirante Gago Coutinho, nas proximidades do Porto (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Santos, que ocorrerá na próxima terça-feira (1º), será o primeiro evento do Santos Convention Center, na Ponta da Praia. Realizado pelo Grupo Tribuna, o seminário reunirá especialistas, autoridades e lideranças empresariais para debater, durante todo o dia, temas estratégicos para o crescimento do cais santista.

Entre os assuntos que serão discutidos, estão os planos do Governo Federal para o Porto de Santos, o processo de desestatização da administração do complexo marítimo, o impacto das inovações tecnológicas e as expectativas para a relação Porto-Cidade nos próximos anos.

Todos os painéis foram organizados de acordo com os protocolos de saúde e segurança para evitar a propagação da covid-19. O Santos Convention Center possui 32 mil metros quadrados, com duas áreas principais: o pavilhão de feiras e exposição, com 9 mil metros quadrados, e o salão de convenções e shows, com 4,5 mil metros quadrados – a capacidade é para 3.200 pessoas.

A instalação é administrada pela multinacional francesa GL Events. Presente em 27 destinos nos cinco continentes, ela gerencia 51 espaços e é especialista no atendimento à toda cadeia do setor – da concepção à realização de eventos.

“Nada melhor para Santos do que ter o primeiro evento sendo sobre o principal gerador da economia da região”, destacou o diretor de Operações da GL Events, Daniel Galante.

Para o executivo, as discussões sobre o setor portuário não poderiam acontecer em outro local que não seja Santos. “Estamos falando não só do Porto, como também de todo o comércio internacional brasileiro e de uma das principais fontes da economia brasileira”.

Galante também destaca as ações que tem como objetivo prevenir a covid-19. Segundo ele, serão adotadas as mesmas medidas implantadas em eventos realizados na Capital e em Salvador. Em ambos, não foram registradas contaminações.

Debates

A solenidade de abertura do Porto & Mar 2020 ocorrerá às 9 horas. O primeiro painel, sobre o processo de desestatização do Porto de Santos, ocorrerá na sequência, começando às 9h30 e terá a participação do secretário nacional de Portos, Diogo Piloni.

Para participar do seminário e acompanhar seus debates e palestras, os interessados devem se inscrever pelo site atribuna.com.br/eventos/portomar (clique aqui para acessar). A taxa de

inscrição é R\$ 400 e as vagas, limitadas. O Santos Convention Center fica na Praça Almirante Gago Coutinho, 29, na Ponta da Praia.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/11/2020

FREDERICO BUSSINGER: ACORDO RUMO-DPW DÁ PISTAS DO PORTO DE SANTOS NO FUTURO

Questões importantes! Mais ainda no contexto de estudos para a desestatização das autoridades-administradoras de Santos, São Sebastião, Itajaí, portos capixabas, baianos e paraenses, alguns deles com complexidades similares

Por Frederico Bussinger

“Non ducor, duco” (Lema da bandeira paulista)

Quanto tinham conhecimento? Aparentemente a comunidade portuária foi pega de surpresa com o recente anúncio do memorando de entendimento, firmado entre a Rumo e a DPW (exEmbraport), para implantação de terminal dedicado ao agronegócio: grãos e fertilizantes.

O MOU, acordo embrionário, ainda não define o modelo da parceria. Mas no “Comunicado ao Mercado”, emitido pela Rumo, é informado que o terminal seria implantado no TUP da DPW (fora da poligonal do Porto Organizado de Santos), com movimentação prevista de 11 Mt/ano. A imprensa noticia, ainda, que está previsto um acesso ferroviário novo, independente; que os investimentos são estimados em R\$ 1 bi; e que obras poderão ter início em 2022 e serem entregues para operações em 2023/24.

Apesar da cautela do comunicado oficial, alguém tem dúvida que os órgãos reguladores e ambientais aprovarão o empreendimento... e com celeridade? Alguém duvida que o cronograma será cumprido? Que, pelos antecedentes da DPW e pelos up-grades que a Rumo está empreendendo nas ferrovias que assume, o terminal e suas operações serão de classe internacional? Que a articulação logística porto-ferrovia proporcionará ganhos expressivos de eficiência, de desempenho? Que a altura da vara (numa analogia com o atletismo) subirá no Complexo Portuário santista?

Isso tudo está “escrito nas estrelas”! Mas o acordo Rumo-DPW revela mais, também dá outras pistas. P.ex:

Antes foi o Tiplam. Agora o terminal Rumo-DPW: tudo indica, como já tratado em coluna anterior, que o Porto de Santos caminha mesmo em direção ao “fundão do Estuário”.

A “tupização” é efetivamente uma tendência do cenário portuário brasileiro. Já a verticalização, tendência da logística, incluindo uma articulação mais orgânica entre portos e ferrovias, algo muito positivo. Entretanto, no caso específico do Porto Público de Santos, vale avaliar se efetivamente haverá a capacidade ferroviária disponível, e nos prazos indicados, com que contam os terminais do Macuco à Ponta da Praia, incluindo os dois de celulose recém leiloados. E, de forma mais ampla, para implementar a mudança da matriz de transportes interior que o PDZ prevê (pg. 133 e 141, em especial).

Além da comunidade portuária, o PDZ e, principalmente, o Plano Mestre (instrumento de planejamento do Complexo Portuário), revisados há pouco, também foram surpreendidos: nele a Embraport consta como terminal de contêineres (pg. 47), ou seja, nem celulose, nem grãos, nem fertilizantes. O novo terminal não é previsto – as 11 Mt/a superam o total de crescimento de todo o Complexo até 2040; déficit de capacidade de fertilizantes só haveria a partir de 2040 (pg. 51) e de graneis sólidos vegetais inexistirá no horizonte do plano (2060 - pg. 52). Inclusive é explicada a razão para tanto: implantação de novos portos e ferrovias no Arco Norte (pg. 25). Enfim, mais um exemplo de que a expansão do Porto vai sendo desenhada à margem do PDZ e do Plano Mestre; na prática, como se fosse uma inversão do lema da bandeira paulista.

Aliás, uma precaução do concessionário ferroviário, registrada na matéria de anúncio, indica que, além do planejar, há dúvidas também quanto ao executar: “Com a realização de investimentos bilionários em sua malha ferroviária, o grupo quer garantir que não haverá gargalos no porto”; algo que inexistiria se os planos fossem implementados à risca, certo? Porto se deslocando para o “Fundão do Estuário”, “tupização”, verticalização e planejamento fragmentado e autônomo aceleram a obsolescência da governança hoje estabelecida, incluindo o modelo laboral e a relação porto-cidade.

Qual a função/papel de agências com competências por regular apenas um elo da cadeia logística? De igual forma, de uma autoridade-administradora que só tem competência por uma parte (poligonal) da unidade aquaviária (Estuário)?

Questões importantes! Mais ainda no contexto de estudos para a desestatização das autoridades-administradoras de Santos, São Sebastião, Itajaí, portos capixabas, baianos e paraenses, alguns deles com complexidades similares.

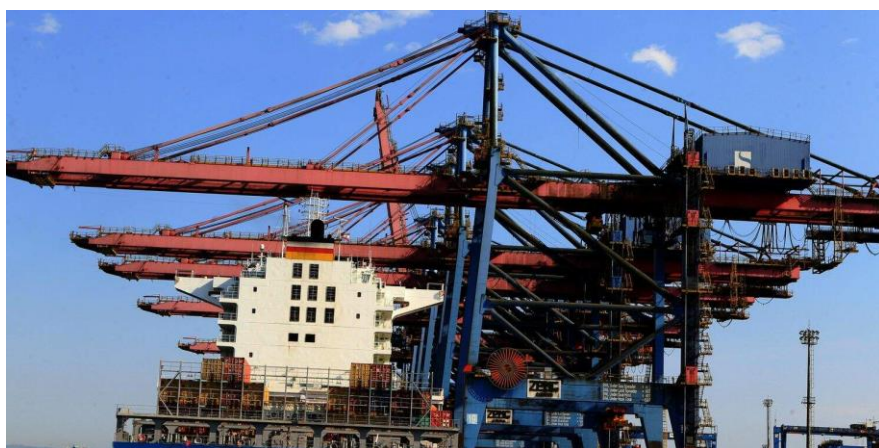
Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/11/2020

SANTOS BRASIL DEPOSITA EM JUÍZO R\$ 91 MILHÕES AO SINDESTIVA POR MULTA

O valor se refere a uma multa calculada por conta da contratação de mão de obra no lugar dos profissionais de estiva para atuar no Tecon, em Guarujá

Por Fernanda Balbino



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.3350:1542391414/Santos-Brasil.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=2b0b069&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.3350:1542391414/Santos-Brasil.jpg?f=2x1&pf=2b0b069&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

A decisão que motivou esse cálculo é do juiz do trabalho José Bruno Wagner Filho (Carlos Nogueira/AT)

A Santos Brasil depositou em juízo R\$ 91 milhões ao Sindicato dos Estivadores de

Santos e Região (Sindestiva). O valor se refere a uma multa calculada por conta da contratação de mão de obra no lugar dos profissionais de estiva para atuar no Tecon, administrado pela empresa, na Margem Esquerda do Porto, em Guarujá. O processo corre na Justiça do Trabalho desde 2016.

A decisão que motivou esse cálculo é do juiz do trabalho José Bruno Wagner Filho. Na ocasião, o Sindestiva alegou que a empresa utilizava trabalhadores de outras categorias no lugar dos estivadores.

Segundo o magistrado, a Santos Brasil foi condenada “a se abster da utilização de mão de obra não especializada (não estivadores) nos trabalhos de estiva, que somente devem ser realizados por estivadores cadastrados ou registrados perante o Ogmio, avulsos ou não (vinculados), sob pena de multa de R\$ 20 mil por cada trabalhador irregular utilizado pela ré nas tarefas de estiva”.

O depósito da Santos Brasil, feito na quinta-feira, garante o pagamento do valor calculado pela Justiça, que é de R\$ 70 milhões. Os R\$ 21 milhões excedentes se referem à 30% do que foi estipulado, já que, segundo a empresa, cabe recurso.

Porém, o jurídico do Sindestiva defende o pagamento dos cálculos de valores que ultrapassam os R\$ 850 milhões. Isto porque a entidade alega que a empresa continua desobedecendo a ordem judicial. Em consequência, o valor aumenta a cada dia.

Entretanto, o juiz apontou os impactos financeiros causados à empresa com o pagamento da multa proposta pelo Sindestiva. “Contudo, não há como este juízo fixar, em sentença de liquidação, o valor apresentado pelo autor diante de sua excessividade, como já salientamos. Há que se reduzir a multa a patamar justo, razoável e proporcional, sem ocasionar o enriquecimento indevido do autor e sem prejudicar sobremaneira o funcionamento da empresa”.

Segundo o advogado do Sindestiva, Renato Ventura, a entidade é contra a redução da multa. “Nós entendemos que a empresa teria condições de pagar os R\$ 850 milhões. Entendemos também que só caberia redução se eles tivessem respeitado a decisão”.

Irregularidade

Segundo a entidade, a multa não leva em conta apenas a falta de requisição de estivadores com registro no Órgão Gestor de Mão de Obra. Isto porque o Sindestiva aponta que a Santos Brasil também utiliza trabalhadores de outras categorias e estrangeiros na função.

“Nesse caso o tribunal deixou claro que a empresa não pode utilizar outra mão de obra que não seja de estiva na função e, como a empresa continua utilizando outros trabalhadores até o atual momento, o jurídico continuará perseguindo a aplicação da multa nos moldes que ela foi determinada, não só no julgado de 1º instância na fase de conhecimento, mas como nessa fase de execução”, explicou o presidente do Sindestiva, Rodnei Oliveira da Silva.

Procurada, a operadora portuária informou que “a Santos Brasil não comenta processos judiciais e seguirá com os meios para reverter esta decisão”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/11/2020

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS CAI 3,1% EM OUTUBRO

No total, 12,3 milhões de toneladas de carga foram movimentadas no cais santista no mês passado

Por Fernanda Balbino



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.75237:1573390996/Transporte-de-conteiner-no-porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=f75b705&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.75237:1573390996/Transporte-de-conteiner-no-porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=f75b705&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Movimentação de cargas no Porto de Santos cai 3,1% em outubro (Carlos Nogueira/ AT)

A movimentação de cargas caiu 3,1% no Porto de Santos no mês passado e somou 12,3 milhões de toneladas. Embarques e desembarques sofreram redução de 0,5% e 8,7%, respectivamente, atingindo 8,7 milhões de toneladas e 3,6 milhões de toneladas.

Os dados são da Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp. Eles apontam que, de janeiro a outubro, 122,5 milhões de toneladas entraram ou saíram do País através do cais santista.

O volume expressivo representa um crescimento de 13,3% nos embarques, que somaram 90,3 milhões de toneladas no período. Já os desembarques caíram 2,5% e atingiram a marca de 32,1 milhões de toneladas.

No acumulado do ano, os embarques de soja e de açúcar se destacaram como as duas cargas mais movimentadas no complexo portuário, com 21,1 milhões de toneladas e 20,1 milhões de toneladas, altas de 19,9% e 68,1%, respectivamente.

De acordo com a Autoridade Portuária, também apresentaram bom desempenho a celulose, com 4,7 milhões de toneladas e aumento de 16%; o farelo de soja a granel, com 5,8 milhões de toneladas e crescimento de 15%; e o óleo combustível, com 1,8 milhão de toneladas e crescimento de 72,9%.

Contêineres

As operações com contêineres cresceram 0,2% em outubro, atingindo a marca de 383.933 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Porém, no ano, o volume de 3,3 milhões de TEU representa uma queda de 1,4%.

Mesmo com a ligeira variação, o diretor-presidente da Autoridade Portuária, Fernando Biral, aponta que o desempenho reflete o início da retomada econômica – os contêineres movimentam as cargas de maior valor agregado.

“A movimentação de contêineres foi bastante afetada pela pandemia, com a redução de viagens dos navios e menor produção industrial, mas os números apontam para a recuperação da demanda no Brasil e no mundo”, avalia Biral.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/11/2020

PORTO & MAR 2020 DEBATERÁ TECNOLOGIA

Estudos para implantação da plataforma Port Community Systems serão abordados em painel do seminário, na terça-feira (1/12), em Santos

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/imag/e/contentid/policy:1.108746:1594500860/Porto.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=e999620&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/imag/e/contentid/policy:1.108746:1594500860/Porto.JPG?f=2x1&pf=e999620&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Proposta do PCS prevê reduzir o tempo necessário para a liberação de cargas de comércio exterior (Matheus Tagé)

As ferramentas digitais para ampliar a produtividade e a eficiência na movimentação de cargas do Porto de Santos estarão entre os temas debatidos no Porto & Mar 2020 – Seminário A Tribuna para o Desenvolvimento do Porto de Santos. O evento também abordará a plataforma Sistemas Comunitários Portuários (Port Community Systems, no original em inglês), que contempla a simplificação de exigências documentais e a consolidação de informações nos processos de importação e exportação.

O seminário, realizado pelo Grupo Tribuna, será na próxima terça-feira (1), no recéminaugurado Santos Convention Center, na Ponta da Praia. As inscrições estão abertas e as vagas são limitadas – elas foram determinadas de modo a garantir o distanciamento social, necessário para evitar a propagação da covid-19.

Os estudos para a implantação do PCS em Santos são financiados pelo Prosperity Fund, o fundo de investimento britânico para países em desenvolvimento. O projeto prevê a criação de uma plataforma digital que integrará sistemas de controle de órgãos federais portuários. Também estão previstas mudanças nos processos e, com isso, espera-se reduzir em um dia o tempo necessário para exportações e em dois dias, para importações.

O PCS será o tema do painel das 16 horas do Porto & Mar 2020, com a participação do líder do projeto de modernização portuária do consórcio Palladium, Marcelo D'Antonna.

A plataforma já foi implantada em outros portos internacionais. Essa experiência será abordada pelo presidente da IPCSA Internacional, Hans Rook, e pelo sócio da Itpartner BV, Rob Jordan.

Já os desafios para a integração de sistemas em portos brasileiros serão destacados pela gerente de Tecnologia da Informação (TI) da Brasil Terminal Portuário (BTP), Fabiana Alencar.

Os temas serão debatidos pelo coordenador-geral de Projetos Estratégicos da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e gerente do Portal Único do Siscomex, Tiago Barbosa, além do coordenador da Universidade de São Paulo, Vidal Augusto Zapparoli Castro Melo, e do diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo e Oliveira.

Para participar do Porto & Mar 2020 e acompanhar seus debates e palestras no Santos Convention Center, os interessados devem se inscrever pelo site (clique aqui para acessar) até segunda-feira (30). A taxa de inscrição é R\$ 400,00 e as vagas são limitadas.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 28/11/2020



PORTO REGISTRA MOVIMENTAÇÃO RECORDE DE CONTÊINERES NO MÊS

Com 383,9 mil TEU, marca consolida tendência de alta dessa carga

Por Da Reportagem



https://cdn.diariodolitoral.com.br/img/c/300/200/dn_arquivo/2020/11/porto-containers.jpg

Em tonelagem, a carga containerizada também bateu recorde para o mês, com 4,3 milhões de toneladas
Foto: DIVULGAÇÃO

O Porto de Santos atingiu em outubro a melhor marca na movimentação de contêineres para o mês ao alcançar 383.933 TEU (medida padrão referente a contêiner de 20 pés), alta de 0,2% sobre o recorde anterior, alcançado no mesmo mês de 2019. A marca consolida a tendência de alta dessa carga, que oscilou negativamente em meados do ano e reverteu a queda em setembro. Em tonelagem, a carga containerizada também bateu recorde para o mês, com 4,3 milhões de toneladas.

De acordo com o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, o bom desempenho reflete o início da retomada econômica – os contêineres movimentam as cargas de maior valor agregado. "A movimentação de contêineres foi bastante afetada pela pandemia, com a redução de viagens dos navios e menor produção industrial, mas os números apontam para a recuperação da demanda no Brasil e no mundo", avalia Biral.

O movimento acumulado do ano registrou 122,5 milhões de toneladas, crescimento de 8,7% na base anual e recorde para o período de dez meses. O resultado foi puxado pelos embarques (exportação), que atingiram 90,4 milhões de toneladas, alta de 13,3%. Já as descargas (importações) registraram 32,2 milhões de toneladas, queda de 2,5%.

Os embarques de soja e de açúcar se destacaram como as duas cargas mais movimentadas no complexo portuário, com 21,1 milhões de toneladas e 20,1 milhões de toneladas, altas de 19,9% e 68,1%, respectivamente.

Apresentaram bom desempenho, também, a celulose, com 4,7 milhões de toneladas e aumento de 16%; o farelo de soja a granel, com 5,8 milhões de toneladas e crescimento de 15%; e o óleo combustível, com 1,8 milhão de toneladas e crescimento de 72,9%.

No período, o Porto manteve a liderança na participação da corrente de comércio brasileira, respondendo pela movimentação do equivalente a 28,4% do total das trocas comerciais.

Movimento mensal

Para o mês, outubro registrou variação negativa de 3,1% em relação ao mesmo mês de 2019, com 12,4 milhões de toneladas. Os granéis sólidos vegetais, que vinham mantendo sucessivos recordes a cada mês neste ano, tiveram queda de 7,7% em relação a outubro de 2019, com 6 milhões de toneladas. As exportações de açúcar alcançaram 2,6 milhões de toneladas, variação de 70,2%.

Os embarques no mês tiveram redução de 0,5% em relação a outubro de 2019, com 8,8 milhões de toneladas. Os desembarques reduziram 8,7% em relação ao mesmo mês de 2019, com registro de 3,6 milhões de toneladas.

O fluxo de navios em outubro foi de 403 e de 4.095 no acumulado do ano, queda de 5,4% e alta de 1,3%, nesta ordem.

Fonte : Diário do Litoral - SP

Data : 27/11/2020



PORTAL PORTO GENTE

TCU ANALISA LEILÕES STS 8 E STS 8A NO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

O poder está em toda parte; não porque englobe tudo e sim porque provém de todos os lugares. (Foucault)



jornalismo.

Portogente encaminhou ao Tribunal de Contas da União (TCU) perguntas sobre o processo dos leilões bilionários das áreas STS 8 e STS 8A, na Alamoia, no Porto de Santos (SP). Há mais de um ano, em razão de rumores não republicanos implicando um ex-diretor da Santos Port Authority (SPA), este tema é objeto do nosso

https://portogente.com.br/images/Dad_30NOV2020.jpg

Dad 30NOV2020Acidente da Ultracargo, na Alamoia, área do Porto de Santos, no litoral paulista.

O ex-diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação é egresso da Raízen Combustíveis, do grupo Cosan, e essa diretoria da SPA administra setor do porto no qual há expressivo portfólio de negócios portuários da sua ex-empresa. À época, era discutida a renovação do contrato da Petrobras do arrendamento das áreas, hoje, objetos dos leilões STS 8 e STS 8A. Daí a importância da apuração das impropriedades que o assessor afirmou ter provas.

É imperativo que sejam amplamente debatidas à luz do sol e arejadas fora da gaveta, as demandas encaminhadas por Portogente ao TCU, já que o tribunal é a última etapa de aprovação de todo esse processo:

1. A autorização do STS 8 e STS 8 A e da TUP assinada com a empresa Alemoa Imobiliária S.A. inclui obras de melhoria dos acessos que garantam as rotas de fuga das pessoas confinadas no Distrito Industrial da Alemoa?
2. Considerando as incompatibilidades entre as várias cargas perigosas, pergunta-se se os governos Federal e do município controlam a operação e o armazenamento de forma a impedir sinistros potencializados por eventual risco conjugado (como por exemplo: distanciamento do armazenamento e operação do acrilato e dos inflamáveis)?
3. Os acessos foram dimensionados de forma a garantir a inexistência de congestionamentos em zona de risco?

No incêndio ocorrido nessa região em 2015, o acesso ao Porto de Santos ficou colapsado em torno de oito dias. Nesse condomínio estão armazenados produtos altamente perigosos, como gases mortais que ameaçam a população da cidade, vizinha ao condomínio portuário. Uma ilha com mais de 400 mil habitantes.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 30/11/2020

GESTÃO DE PORTOS CENTRALIZADA É INCOMPATÍVEL COM NOVAS TECNOLOGIAS

Editorial Portogente

Obstáculos existem não para que capitulemos diante deles, mas para vencermos

Três tecnologias determinarão a competitividade da logística no cenário próximo: blockchain, 5G e Internet das Coisas (IoT). Talvez a melhor forma de definir blockchain, a troca ágil de informação, seja: a maior invenção depois da Internet e que veio para mudar a vida no Planeta. 5G além de melhorar significativamente sua conexão de rede, vai ampliar a inovação. A IoT vai permitir uma automação que fará o planeta mais inteligente.



https://portogente.com.br/images/600_Dad_28NOV2020.jpg
600 Dad 28NOV2020

Essas deverão ser a plataforma tecnológica das cadeias logística e de suprimento brasileiras, para competir no mercado internacional. É um cenário que vai ser a régua da competitividade do comércio mundial. À parte a briga política para pender a 5G para a China ou EUA, o Brasil está apto a implantar esse tripé tecnológico. As Universidades nacionais estão prontas a responder a mais esse chamado da

tecnologia. Tem tudo para dar certo.:

O resultado esperado é um processo de desenvolvimento e de escala que irá gerar significativamente novos postos de trabalho. Entretanto, será exigida mão de obra capacitada. Sem perder tempo, as empresas precisam se preparar para esses novos desafios, que já batem à porta. Tampouco faz sentido deixar passar esse trem ou navio da história, gerador de economia e melhor condição social.

A logística do Arco Norte como grande oportunidade, por sua complexidade, diversidade de natureza e ampla perspectiva de negócios será muito favorecida nesse novo paradigma. Através de uma conexão com o resto do País por uma rede ampla de infraestrutura e transportes,

conectada por comunicação e monitoramento de última geração, será uma economia com produtividade e forte atração de investimentos.

Decerto, a falta de autonomia na gestão dos portos, como é hoje centrada em Brasília, é absolutamente incompatível com essa tecnologia integrada. Pela insegurança e custo que as decisões tomadas no Planalto causam para operadores, trabalhadores, investidores portuários e ao Brasil. No entanto, reverter essa anomalia se traduz por uma conquista política.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 30/11/2020



O DIA – RJ

PORTO DO RIO: O MOTOR ECONÔMICO DA CIDADE PRECISA SER COMPREENDIDO E APOIADO

Por Delmo Pinho - É engenheiro e Presidente do Conselho Empresarial de Logística e Transportes

- Recentemente, a Prefeitura do Rio revelou sua intenção de criar um centro gastronômico na área do Porto do Rio de Janeiro na Gamboa, utilizando os armazéns pouco usados, naquela faixa paralela à Av. Rodrigues Alves próxima à rodoviária, área revitalizada por ocasião das Olimpíadas de 2016, com a inauguração inclusive de uma rota de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Essa disposição mostra a incompreensão do governo municipal e até de grande parte da população em relação à importância do uso correto dos armazéns, o qual geraria uma arrecadação muito maior para cidade, além de mais empregos e qualificados. Apesar de pouco divulgado, o Porto do Rio é um dos principais motores econômicos do Rio de Janeiro e individualmente seu maior polo gerador de negócios, impostos, emprego e renda. Assim, além de ser o maior ponto de arrecadação de impostos do município, também é o metro quadrado que mais gera receitas tributárias na cidade.

Hoje, os armazéns são pouco usados simplesmente porque a União precisa realizar licitações e contratos de longo prazo de tais instalações, negociação que se arrasta há cerca de 15 anos sem qualquer ação, à exceção do exitoso arrendamento de 2017 na área dos Armazéns 10 e 11 e em parte do Armazém 12, onde estão sendo construídas modernas instalações de processamento de trigo. A preservação deste patrimônio é do interesse de todos, e seu desenvolvimento contínuo e harmônico é, antes de tudo, um ato de sabedoria. É por isso que devemos lutar.

A vitalidade do Porto se traduz em mais de 5.000 empregos diretos, além de outros 12.500 indiretos que nele são gerados, com razoáveis salários, o que indica seu relevante papel na geração de trabalho e renda. Somente em 2017, o Porto foi responsável pela arrecadação de cerca de R\$ 1 bilhão de ICMS no Rio de Janeiro, incidente sobre a nacionalização de cargas importadas, além de outras importantes receitas, inclusive de ISS.

Esta vitalidade tem como explicação o fato do Porto do Rio movimentar importantes volumes de cargas, especialmente aquelas de alto valor agregado, com média da ordem de US\$ 1.606 por tonelada, em 2018, o maior valor por tonelada entre todos os grandes portos nacionais. Isso significa que se trata de um porto de qualidade, posição reforçada pelo fato de abrigar a maior e mais importante base de apoio marítimo “offshore” do país, imprescindível a exploração da Bacia Petrolífera de Santos, com serviços altamente especializados.

Paradoxalmente a tal importância, a cidade e seus habitantes em seu dia a dia não percebem o papel do Porto como forte irradiador de atividade econômica. Este descompasso certamente tem inúmeras explicações para ocorrer, mas, talvez, possa ser ilustrado pela escassez de estudos acadêmicos e profissionais sobre os impactos econômicos decorrentes de sua existência. Além disso, a reduzida divulgação de seus números e vantagens mais evidentes, pontos que associados ao aspecto externo não convidativo com que o Porto apresenta suas fachadas urbanas aos cidadãos, formam um imaginário coletivo de desinteresse pela região.

Sem querer polemizar, é louvável a intenção de melhor qualificar a rede gastronômica do Rio, o que entendemos que pode ser feito com êxito, mas não usando os armazéns. Seria mais inteligente apoiar o Porto do Rio a ampliar suas atividades regulares, afinal somos todos parceiros pelo desenvolvimento do Rio de Janeiro.

Fonte : O Dia – RJ

Data : 30/11/2020



PORTO DO AÇU - HUB DE GÁS

HUB DE GÁS EM ÁGUAS RASAS A CAMINHO

A EnP pretende desenvolver um hub de gás offshore para atender os volumes de produção do pré-sal e do pós-sal na região sudeste brasileira

Por Claudia Siqueira



<https://petroleohoje.editorabrasilenergia.com.br/wp-content/uploads/sites/3/2020/11/hub-gas-mf-750x430.jpg>

Batizada de Hub Gasines, a nova solução vem sendo estudada pelo grupo há oito meses para viabilizar comercialmente o escoamento de novos projetos de produção e de ativos do programa de desinvestimento da Petrobras.

O Hub Gasines será instalado em águas rasas, na divisa do Rio de Janeiro com o Espírito Santo. Com investimentos de US\$ 350 milhões a US\$ 400 milhões, o sistema terá capacidade de escoamento de 15 a 20 milhões de m³/dia de gás.

O projeto terá uma jaqueta, que será utilizada como Central de Operação e Distribuição (COD). O hub receberá gasodutos de diversos produtores e escoará a produção através de diferentes conexões. Sob esse escopo, o gás poderá ser processado em unidades de tratamento localizadas no eixo do Rio de Janeiro e Espírito Santo.

A premissa do projeto é disponibilizar uma solução compartilhada. Sob esse modelo, a aposta é que o gás possa chegar a costa com um custo menor do que as tradicionais soluções de ponto a ponto, normalmente voltadas a um único sistema de produção e uma única planta de gás onshore.

O projeto será implantado a partir de uma SPE ou um consórcio, coordenado pela EnP. A intenção da EnP é atrair grupos de toda a cadeia de gás, que possam aportar recursos no projeto. O foco está direcionado a empresas produtoras, proprietários de plantas de gás e consumidores.

De acordo com Márcio Félix, presidente da EnP, o projeto vem sendo discutido, informalmente, nos últimos meses com diversos agentes de mercado e de governo, o que inclui BNDES e EPE. A iniciativa será lançada na próxima semana.

“O momento é oportuno, tendo em vista que a Petrobras está anunciando novos desinvestimentos na velha Bacia de Campos, como Marlim, Albacora e Albacora Leste, que podem ser estimulados até por conta dessa possibilidade”, aposta o executivo.

Por enquanto, não foi definida a localização exata do hub. A localização do projeto será escolhida futuramente de acordo com o andamento do projeto, mas a tendência é que sua maior parte ficará no Rio de Janeiro.

Implantação

O planejamento da EnP é buscar recursos e sócios ao longo de 2021, dando início também ao projeto de detalhamento e licenciamento ambiental. Se tudo transcorrer como esperado, Félix projeta que a construção do Hub Gasines poderia ser iniciada em 2022, com operação prevista para 2023.

Inicialmente, o hub terá apenas um trecho de gasoduto até a costa. No futuro, o objetivo é garantir a chegada de gás em cinco pontos diferentes – Macaé, Porto do Açu, Porto Central, Anchieta e Linhares.

Félix reforça que a instalação do Hub Gasines permitirá a conexão da malha submarina de gasodutos do Rio de Janeiro com a do Espírito Santo. O projeto contará com linhas de até 150 km.

O modelo de negócio com as regras de participação e utilização será concebido junto com os futuros sócios. A operação do sistema ficará a cargo de uma empresa de midstream, a ser selecionada no futuro.

O conceito adotado pela EnP para o Hub Gasines é inspirado no Henry Hub, polo de gás da Louisiana, nos EUA.

“Não temos a pretensão de ser um formador de preço do gás, como o Henry Hub, mas queremos pegar carona nessa experiência e colocar um modelo diferente”, afirma Félix.

Fonte : PORTO DO AÇU - HUB DE GÁS

Data : 28/11/2020



O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

FILAS DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS GERAM RECLAMAÇÕES E MULTAS EM FIM DE ANO

PORTO – Ao mesmo tempo em que bate recordes de movimentação -outubro foi o melhor mês deste ano, com 4,3 milhões de toneladas de cargas containerizadas, de acordo com a SPA (sigla em inglês para Santos Port Authority) -, o Porto de Santos sofre com um a formação de filas de caminhões neste fim deste ano.

O ponto considerado mais caótico pelo Sindicam (Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Autônomos) está, principalmente, nos acessos de terminais entre os quilômetros 58 e 64 da rodovia Anchieta, que liga o porto a São Paulo.

“Os caminhoneiros não têm mais o que fazer. Eles param perto dos terminais, esperando ser chamados, e ainda são multados. O fluxo voltou a crescer agora, então a fila também aumentará nesse fim de ano”, disse Aleksandro Viviani, presidente do Sindicam.

O agravamento acontece em um ano atípico, de pandemia pela Covid-19. Após meses de baixa produtividade, caminhoneiros enfrentam uma alta de fretes e novos pedidos, devido à retomada da atividade industrial no país e às encomendas via comércio eletrônico.

“Temos companheiros que ficaram até 90 dias em casa, alguns perderam os seus caminhões, mas agora melhorou. O problema é que estamos com uma estrutura de Porto arcaica, sem banheiro, estacionamento ou segurança”, afirmou o caminhoneiro José Edgar de Souza, de 39 anos.

Em julho, a SPA disponibilizou uma área da União contígua ao porto para desafogo. A ideia era utilizar o local como um estacionamento rotativo. “Esse ponto não atende nem 1% dos caminhoneiros. Quem pode mesmo, paga R\$ 600 por mês de estacionamento. Mas e quem não pode?”, queixou-se o caminhoneiro Vinicius Fragoso Monteiro, de 39 anos.

“Ficamos com receio de sermos roubados. Temos enfrentado de 4 a 6 horas de espera. Nos melhores dias são de 2 a 3 [horas de espera], pelo menos”, acrescentou Fragoso.

“Poderiam deixar que utilizássemos os acostamentos para parar, próximo à rodovia dos Bandeirantes, mas há intransigência. As coisas não funcionam rapidamente para escoar e voltamos sempre para um cenário que não muda há 30 anos”, disse Viviani.

O problema no porto também é estendido aos navios. Em outubro, embarcações que transportam graneis líquidos chegaram a esperar 22 dias para poder desembarcar com suas cargas no cais do lado direito, na Alemoa. Por sobrestadia, multa cobrada por exceder o tempo de permanência em um porto, empresas já abandonaram a cidade como rota logística.

Os terminais privados, por sua vez, vão bancar uma reforma de R\$ 750 mil no píer 1, na mesma região, para tentar desafogar a fila recorrente de navios.

A SPA disse que desde 2014 não registra congestionamento devido ao agendamento estabelecido e, quando há algum problema localizado, segura os caminhões nos pátios, antes do porto.

A Ecovias também relatou não ter tido nenhum problema de congestionamento na última semana no trecho citado pelo Sindicam.

A Prefeitura de Santos, por sua vez, afirmou que o local é de competência total da autoridade portuária e não impacta o trânsito da Cidade.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 30/11/2020

CPS LANÇA CURSO TÉCNICO DE COMÉRCIO EXTERIOR NA BAIXADA SANTISTA

Pela primeira vez, o Vestibulinho das Escolas Técnicas Estaduais oferece o curso técnico de Comércio Exterior, com duração de dois semestres, na Etec Dona Escolástica Rosa, de Santos. São 40 vagas no período noturno. Os interessados podem se inscrever para o processo seletivo até as 15 horas do dia 14 de dezembro.

A Etec de Santos está localizada próxima ao maior complexo portuário da América Latina dedicado à importação e exportação de mercadorias. No Porto de Santos estão concentradas empresas, entre fornecedores e prestadores de serviços, que demandam profissionais com esta formação.



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/11/image001-300x225.png>

Porto de Santos reúne empresas e fornecedores que demandam de profissionais qualificados nessa área – Foto: Shutterstock

O diretor do Grupo de Formulação de Análises Curriculares (Gfac), Gilson Rede, informa que o currículo do curso foi planejado de acordo com o perfil e as oportunidades do setor produtivo na Baixada Santista. “O mundo cada vez mais globalizado aumenta a necessidade de profissionais dessa área”, afirma. “Além disso, é importante lembrar que a volatilidade do dólar no

Brasil estimula as negociações e parcerias entre empresas e governos de vários países.”

Novas oportunidades

A expansão do comércio online foi outro movimento que abriu oportunidades de trabalho. A chegada de novos competidores de pequeno e médio portes ao comércio eletrônico aumenta também a demanda de contratação de profissionais da área, nos níveis operacional e gerencial.

Além de atuar no e-commerce e em empresas, o técnico é um profissional habilitado a trabalhar em portos, despachantes, indústria, instituições financeiras, órgãos de terceiro setor e em atividades ligadas ao agronegócio e à logística. Ele pode ainda ocupar cargos públicos em secretarias, ministérios e órgãos federais.

Um outro caminho para o técnico em Comércio Exterior é continuar os estudos e fazer um curso superior tecnológico nessa especialidade, que está entre as mais procuradas do CPS. A graduação é oferecida nas Faculdades de Tecnologia do Estado (Fatecs) de Itapetininga, Capital (Zona Leste), São Caetano do Sul, Guarulhos, Barueri, Indaiatuba e Praia Grande.

Processo seletivo

Quem quiser concorrer a uma vaga para estudar nas Etecs no primeiro semestre de 2021 pode fazer a inscrição, exclusivamente no site do Vestibulinho, até o dia 14 de dezembro, às 15 horas. O valor da taxa é de R\$ 19. O ingresso será por meio de análise do histórico escolar, sem a realização de prova presencial ou online. As informações completas e o manual do candidato podem ser conferidos no também no site.

Fonte : O Sopesp - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 30/11/2020

MINISTÉRIO DA ECONOMIA SINALIZA QUE PODE PRORROGAR REPORTO POR UM ANO, DIZ ABTP

A indecisão sobre a prorrogação do Reporto vem sendo, atualmente, uma das grandes preocupações do setor portuário no país. Após ter sido retirada a emenda que pedia a renovação do regime dentro do Projeto de Lei (4199/2020), BR do Mar, os diálogos da coalizão de entidades do setor com governo e parlamentares vêm se intensificando. A ideia é convencer ambos sobre a importância do benefício para os portos brasileiros. No último dia 19, o relator do BR do Mar no Congresso Nacional, o deputado sargento Gurgel (PSL/RJ) retirou tal emenda do projeto.

De acordo com o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, já existe uma sinalização do Ministério da Economia sobre a possibilidade de prorrogar o Reporto por um ano, para que depois seja discutida dentro da Reforma Tributária. Silva afirmou que a Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) marcou agenda como o ministro da Economia, Paulo Guedes para confirmar essa intenção e reforçar a importância do regime que deve ser tratado dentro da perspectiva de soberania nacional, dada a sua importância para o setor portuário.

A ABTP vem conversando também com lideranças parlamentares, em conjunto com a Frenlogi, sobre a possibilidade de que a renovação do Reporto volte a ser inserida no BR do Mar. “Ainda

não baixamos guarda. Até o projeto ir ao Plenário ainda tem como muda. Estamos fazendo um trabalho de convencimento”, frisou Silva. De acordo com ele, caso não seja inserida emenda pró-Reporto no PL, que a renovação seja garantida por Decreto.

Ele afirmou ainda que os diálogos também estejam ocorrendo com o governo. Recentemente, associações do setor de portos e ferrovias enviaram correspondência para a ministra da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Tereza Cristina. O objetivo da carta foi conseguir mais um apoio pela prorrogação. Além disso, ele destacou que o Ministério da Infraestrutura continua empenhado na defesa do benefício. A vigência deste se encerra em 31 de dezembro de 2020.

O Reporto é um regime tributário especial que desonera a importação de máquinas e equipamentos para os setores portuário e ferroviário, e já existe há 16 anos no país. Silva frisou que caso não seja prorrogado será provocado um impacto significativo no setor de portos. Ele afirmou que já existem empresas retirando do planejamento investimentos que seriam feitos no próximo ano diante da incerteza sobre o regime. “Sem o Reporto também deixa de existir o incentivo do ICMS dos estados”, lembrou. Com a não prorrogação as empresas devem pedir reequilíbrio contratual junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 30/11/2020

WEBINAR | A NOVA GESTÃO E O FUTURO DA COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO

Em matéria recente da Portogente (<https://portogente.com.br>), a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) foi a segunda colocada na categoria ‘Variação da Margem Ebtida’, indicador financeiro de quanto a empresa está gerando de recursos em suas atividades operacionais, no Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária – Brasil Export 2020, promovido pelo MINFRA, em 23 e 24 de novembro.

A CDRJ registrou um crescimento de 424% na margem Ebtida, comparando o desempenho do ano de 2019 com o resultado de 2018 e a premiação contemplou as administrações de todos os portos públicos brasileiros, federais e delegados a estados e municípios. A primeira colocada foi a Companhia Docas do Pará (CDP).

Sob nova administração, desde o início de 2019, a CDRJ vem desenvolvendo um trabalho de excelência de gestão, cujos pilares são: o saneamento financeiro da companhia; os investimentos no acesso aquaviário, no acesso terrestre e na segurança dos portos; as ações para atrair novos negócios; e a responsabilidade social. A CDRJ está com suas contas organizadas e conseguiu reverter o seu passivo e busca a viabilização de novos negócios para os seus portos.

A partir do panorama acima, o webinar aqui proposto pretende explorar todo o conhecimento e experiência do palestrante convidado, para que possamos conhecer os detalhes da nova gestão da CDRJ e suas perspectivas de futuro.

Palestrantes: Alnte. Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira – Presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro

Moderação: Marcus Quintella – Diretor do FGV Transportes e Roberto Levier – CEO da Waterline Maritime Strategies e Consultor do FGV Transportes

Inscrições através deste link

<https://evento.fgv.br/checkout/8a83231c-b1ac-4133-addb-d6699c6ec104?i=10012260>

Local: YouTube FGV

Endereço: Transmissão online

Data: 04 Dezembro 2020

Horário: 14:30

Responsáveis: FGV Transportes

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 30/11/2020

YILPORT LEIXÕES CONSOLIDA NOVO RECORDE EM JANEIRO-SETEMBRO COM 528 MIL TEU MOVIMENTADOS



<https://www.sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/11/revista-cargoo-768x463.png>

A operação da Yilport Leixões, no Terminal de Contentores de Leixões, prossegue na senda dos recordes, ao fixar um novo registo máximo, agora no período Janeiro-Setembro: 528, 535 TEU foram movimentados nos primeiros nove meses de 2020; uma marca que supera em +1,2% o registo fixado no período homólogo de 2019. Só em Setembro,

foram movimentados em Leixões 57,6 mil TEU, o que representa um avanço homólogo de 4,2%.

Com este resultado, a Yilport Leixões continua a ganhar quota de mercado, uma vez que a movimentação de contentores no conjunto dos portos do continente recuou 1,4% até Setembro, de acordo com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), salientou a Yilport Leixões através de uma nota divulgada recentemente. Com este registo, o Terminal de Contentores de Leixões mantém também a liderança destacada nos movimentos de import-export, afinal, os que mais servem o hinterland e a economia nacional, com um total de 487,3 mil TEU, frisou a concessionária.

Recorde-se que a operação da Yilport Leixões no terminal de contentores do Porto de Leixões já havia fixado um novo recorde homólogo no período Janeiro-Agosto, através de uma movimentação de contentores de 470 915 TEU. Tal como a concessionária reportou na ressaca deste resultado, tratou-se do melhor resultado de sempre para o período considerado. Em termos homólogos, lembrou, à data, a operadora, o Terminal de Contentores de Leixões ganhou +0,8%. Na análise da performance dos primeiros oito meses de 2020, a Yilport Leixões frisou que continua a ganhar quota de mercado. Só no exercício de Agosto, venceu a concessionária, o crescimento em Leixões atingiu os 8,6%.

Estes resultados são tanto mais extraordinários quanto 2019 já foi o melhor ano de sempre do Terminal de Contentores de Leixões. Além do que 2020 está a ser fortemente condicionado pela pandemia de Covid-19, que está a limitar fortemente a atividade econômica, denotou ainda a Yilport Leixões, ao debruçar-se sobre os resultados do período Janeiro-Agosto que antecederam o novo recorde, um mês depois.

Fonte : O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data : 30/11/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

GECEX REDUZ ALÍQUOTA DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE VÁRIAS MERCADORIAS

O Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gecex) resolveu conceder redução temporária da alíquota do Imposto de Importação de várias mercadorias, no amparo de resolução do Grupo Mercado Comum do Mercosul. A Resolução, publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira reduz para 2%, por um período de 365 dias, as alíquotas do Imposto de Importação limitadas a uma cota.

A alíquota de 2% irá valer, por exemplo, para importação de fórmulas infantis, apresentadas sob a forma de pó para mistura em água, destinadas a suprir as necessidades dietoterápicas específicas de lactentes e crianças de primeira infância com alergias alimentares, à base de xarope de glicose, aminoácidos livres, triglicerídeos de cadeia livre, óleos vegetais, contendo minerais e vitaminas, limitada à cota de 800 toneladas.

Também estão com alíquota do imposto de importação reduzida a 2% produtos como preparações alimentícias, sob forma de pó para mistura em água, próprias para o uso em nutrição enteral e oral de pacientes que necessitam de ação anti-inflamatória e reparadora da mucosa intestinal; fórmulas infantis destinadas a suprir as necessidades dietoterápicas específicas de lactentes e crianças de primeira infância com alergia à proteína do leite de vaca, à base de maltodextrina, proteína de soja e óleos vegetais, contendo minerais e vitaminas; fórmulas infantis, destinadas a suprir as necessidades dietoterápicas específicas de lactentes e crianças de primeira infância com intolerância à lactose, à base de maltodextrina, proteína do soro de leite modificado, caseína e óleos vegetais, contendo minerais e vitaminas; Preparações alimentícias apresentadas sob as formas de pó para mistura em água ou líquida pronta para uso direto, destinadas à nutrição enteral e oral de pacientes pediátricos ou adultos com intolerância gastrointestinal ou dificuldade na absorção de proteína intacta, à base de maltodextrina, proteína hidrolisada do soro de leite de vaca, amido, óleos vegetais e triglicerídeos de cadeia média, contendo minerais e vitaminas, podendo conter óleo de peixe; fórmulas infantis, apresentadas sob a forma de pó para mistura em água, destinadas a suprir as necessidades dietoterápicas específicas de lactentes e crianças de primeira infância com alergia severa ao leite de vaca e/ou com restrição de lactose, à base de xarope de glicose, aminoácidos livres, triglicerídeos de cadeia livre, óleos vegetais, amido de batata e Minerais. Nesses casos, a redução está limitada à cota de 1.905,41 toneladas.

A Resolução também altera para zero por cento, por 365 dias, a alíquota do Imposto de Importação de Propionato de acetato de celulose, em grânulos, limitado a 1.200 toneladas.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/11/2020

BRASIL É O 16º PAÍS MAIS VALIOSO DO MUNDO, APONTA RANKING

Da redação

Segundo um levantamento feito pela consultoria inglesa especializada em marcas Brand Finance, o Brasil ficou em 16º lugar no ranking de países mais valiosos do mundo, avaliado em US\$ 764 bilhões. O valor representa queda de 15% em relação ao registrado pelo levantamento em 2019, mas ainda assim garantiu subida de uma posição para o País.

Para definir o valor de marca de uma nação a Brand Finance aplica o mesmo método que utiliza para avaliar as empresas e leva em consideração indicadores como o PIB, investimentos diretos estrangeiros, gastos com turismo, facilidade para realização de negócios, reputação do país e a capacidade de influenciar outras nações usando a cultura e a diplomacia (o chamado “soft power”).

Os Estados Unidos seguem como a marca nacional mais valiosa do mundo, com US\$ 23,7 trilhões (14,5% a menos que 2019), seguido pela China, com US\$ 18,8 trilhões (queda de 4%) e Japão, com US\$ 4,2 trilhões. Fecham o top 10 a Alemanha, seguida por Reino Unido, França, Índia, Canadá, Itália e Coreia do Sul.

O Brasil é o único país da América Latina no top 30 da lista da Brand Finance e você pode ver mais sobre o ranking ***clikando aqui***.

<https://brandirectory.com/download-report/brand-finance-nation-brands-2020-preview.pdf>

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/11/2020



EXTRA ONLINE

PETROBRAS ESPERA CONCLUIR A VENDA DAS 8 REFINARIAS ATÉ O FINAL DE 2021, DIZ CEO

Por Roberto Samora e Gram Slattery

SÃO PAULO/RIO DE JANEIRO (Reuters) - A Petrobras espera "concluir" integralmente a venda das oito refinarias colocadas no plano de desinvestimentos até o final de 2021, de acordo com o compromisso assumido com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), disse nesta segunda-feira o presidente-executivo da companhia.

Segundo Roberto Castello Branco, além da Rlam, na Bahia, a Petrobras tem outras refinarias em que se pode chegar à assinatura de um contrato de compra e venda em futuro próximo.

"Temos as ofertas vinculantes para a Refap (no Rio Grande do Sul) e Repar (no Paraná) no dia 10 de dezembro. Isso representa seis refinarias já em curso de venda, em estágio mais avançado", afirmou ele, em entrevista a jornalistas, após a companhia detalhar mais cedo seu plano de vendas de ativos para o período 2021-2025.

Ele acrescentou que a empresa espera lançar a data para ofertas vinculantes da Regap (Minas Gerais) e Rnest (Pernambuco) no início de 2021.

Fonte : Extra Online

Data : 30/11/2020

MAIA COBRA GOVERNO PARA APROVAR REFORMA TRIBUTÁRIA E DESCARTA PRORROGAR PEC DA GUERRA

Reportagem de Ricardo Brito

BRASÍLIA (Reuters) - O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM), cobrou nesta segunda-feira empenho do governo do presidente Jair Bolsonaro para aprovar uma reforma tributária no Congresso ao mesmo tempo em que descartou a possibilidade de se prorrogar a chamada PEC da Guerra no próximo ano.

Em entrevista ao Portal UOL, Maia disse acreditar que a reforma tributária tem voto para ser aprovada na Câmara desde que o governo resolva ajudar na articulação. Ele destacou que o relator da proposta na comissão mista, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), buscará esta semana um consenso a fim de pautar um texto.

Segundo Maia, se não houver consenso, ele vai deixar o assunto para o próximo presidente da Câmara --seu atual mandato se encerra no início de fevereiro de 2021.

O presidente da Câmara disse que "sem dúvida nenhuma" a reforma tributária é a proposta de maior impacto para a melhoria do ambiente de negócios no Brasil, podendo levar, em sua avaliação, muitos a anteciparem investimentos em caso de ela entrar em vigor.

Na entrevista, Maia disse ter se assustado com o fato de o governo, após o fim das eleições municipais, não ter reunido seus principais líderes e ministros para discutir a pauta de votações do Congresso.

O presidente da Câmara foi taxativo ao dizer que não haverá uma prorrogação do estado de calamidade e da PEC da Guerra no próximo ano. Esses instrumentos legais permitiram uma expansão extraordinária de despesas públicas a fim de que o país pudesse enfrentar a pandemia.

"Não adianta forçar a mão porque na minha presidência não haverá, em nenhuma hipótese, prorrogação da PEC da Guerra", frisou.

Fonte : Extra Online

Data : 30/11/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MERCADO DE ÓLEO RECUA DIVIDIDO ENTRE OPEP+ E DESENVOLVIMENTO DE VACINAS

Por epbr - 30 de novembro de 2020 - Em Newsletter Comece seu Dia

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

em jogo

Preços do petróleo em queda, enquanto mercado aguarda decisão do OPEP+, grupo de exportadores liderado por Arábia Saudita e Rússia, sobre o futuro do acordo para controle da oferta de óleo.

— Brent recua cerca de 1%, próximo de US\$ 47 no mercado futuro. A despeito da incerteza, os preços são estimulados pelo desenvolvimento das vacinas contra a covid-19, que podem interromper a pandemia a partir de 2021.

— Na reunião de dois dias encerrada domingo, o OPEP+ não chegou a um acordo sobre a extensão dos cortes de produção, previstos para acabar, gradativamente, a partir de janeiro. A proposta central é adiar o cronograma em três meses, mas há resistência dada a dependência de alguns países do grupo pelas receitas do óleo. Segundo a Bloomberg, é considerado um adiamento menor, de dois meses.

— A agência também destaca que a combinação da pandemia com os efeitos particulares na economia dos EUA “quebrou” os produtores do shale americano, voltando a concentrar o poder sobre o mercado nas mãos dos grandes produtores reunidos na OPEP.

— Em novembro, os preços do petróleo registraram uma recuperação próximo a 25%, mas ainda acumulam perdas de 21% desde o início do ano. “As empresas de petróleo e gás coletivamente perderam mais valor de mercado, em termos percentuais, desde o início do ano do que qualquer outro setor relevante, incluindo companhias aéreas comerciais e hotéis”, destaca a Dow Jones, no Valor.

A S&P Global e a IHS Markit chegaram a um acordo de fusão, que precificou a IHS em US\$ 44 bilhões, incluindo uma parcela de dívida de US\$ 4,8 bilhões, informaram as companhias nesta segunda (30).

— As gigantes do mercado de informações financeiras pretendem concluir a operação na segunda metade de 2021. Atuais acionistas da S&P terão 67,75% das ações combinadas após a fusão.

— “Combinadas, as duas empresas fornecerão soluções abrangentes em dados, plataformas, benchmarks e análises em ESG, clima e transição energética”, diz o comunicado.

Compass Gás e Energia, do grupo Cosan, foi desclassificada da concorrência pela Gaspetro por não atender às exigências do acordo firmado com o Cade em 2019 (TCC), em que fora definidas as medidas para redução da participação da Petrobras no mercado de gás natural.

— As informações foram publicadas pelas Petrobras nesta segunda (30). Semana passada, a própria Cosan havia comunicado desqualificação e informou que a “Compass seguirá acompanhando junto à Petrobras o processo de alienação da Gaspetro, assim como outras

oportunidades no mercado de distribuição de gás natural, como parte integrante da sua estratégia de negócios”.

— A Petrobras não detalha o motivo da desclassificação. O TCC prevê que a empresa “deve garantir que os compradores possuam independência com relação aos agentes que compõem os demais elos da cadeia de gás, não possuindo, direta ou indiretamente, participação societária destes agentes”, além de independia em relação à própria Petrobras, entre outras exigências.

A GasBrasiliano, distribuidora de gás da região noroeste de São Paulo, fechou parceria com a ZEG Biogás para viabilizar a conexão de agroindústrias do Noroeste do estado com potencial de produção de biometano à rede da concessionária.

— As companhias mapearam 140 usinas de açúcar e etanol, com capacidade para fornecer mais de 1 milhão de m³/dia de biometano à rede. A expectativa da GasBrasiliano é não apenas aumentar a injeção do bioenergético à malha de dutos, mas também passar a ser distribuidora de gás para usinas ainda não conectadas ao sistema de distribuição. Valor

A Petrobras foi condenada pela Justiça por vender gasolina de aviação contaminada. Os donos de um avião relatam que a empresa forneceu combustível adulterado, o que teria provocados problemas no armazenamento e distribuição da gasolina dentro da aeronave.

— O João Luís Zorzo, da 15ª Vara Cível de Brasília, considerou que a Petrobras não se manifestou no processo. Assim, ele fez o julgamento “à revelia”. O juiz destacou que, por ter ficado inerte no processo, a Petrobras deve “arcar com as consequências”.

— Os donos do avião relataram prejuízo de quase R\$ 60 mil — pouco menos de R\$ 10 mil pelo combustível, mais quase R\$ 50 mil com os reparos necessários. A Petrobras informou que vai recorrer e “adotará todas as medidas necessárias a resguardar os seus interesses”. O Globo

Enauta adiou a decisão sobre o futuro do campo de Atlanta. Com a decisão da sua única sócia, a Barra Energia, em deixar o campo, a Enauta precisa assumir integralmente o ativo ou dar início ao abandono conjunto.

— “A Enauta já vinha revisando o projeto com o objetivo de torná-lo mais robusto e resiliente aos novos cenários de preços de petróleo, gerando maior valor para os acionistas. Com a notificação da Barra Energia, esse estudo será acelerado e embasará a decisão da companhia,” afirmou Décio Oddone, CEO da Enauta, em novembro. epbr

ANP retomou os trabalhos para a 17ª rodada de concessão de blocos, com a publicação, para consulta pública, do pré-edital e da minuta dos contratos. O leilão está previsto para 7 de outubro de 2021.

— A rodada vai ofertar 92 blocos em quatro bacias sedimentares (Campos, Pelotas, Potiguar e Santos), com área total de 53,9 mil km². Foram incluídos blocos que podem conter jazidas localizadas além das 200 milhas náuticas, na extensão da plataforma continental brasileira. epbr

A carga de energia do Brasil deverá aumentar 4,4% em dezembro na comparação anual, apontou relatório do ONS divulgado na sexta (27).

— Por outro lado, o operador projetou chuvas nas regiões das hidrelétricas abaixo da média histórica para o período: em 47% no Sudeste; 64% no Sul; 62% no Nordeste; e 80% no Norte. Reuters

O Porto de Paranaguá (PR) recebeu a primeira carga de soja em dez anos, com o desembarque de 30,5 mil toneladas dos EUA, na sexta (27). Embora seja uma quantidade pequena, é o maior volume de soja importada do país desde 1997.

— O Brasil deve importar 1 milhão de toneladas em 2020, segundo a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), o maior volume ao menos desde 2008. Reuters

O Bradesco comprou mais de 1,4 milhão de certificados de energia renovável (I-RECs) da AES Brasil, por R\$ 1,7 milhão. Em nota ao mercado, o banco disse que o valor da aquisição terá desembolsos anuais realizados de acordo com a utilização dos certificados durante cinco anos. Money Times

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/11/2020

VEJA A PROGRAMAÇÃO COMPLETA DO BACKSTAGE RIO OIL & GAS

Por epbr - 28 de novembro de 2020 - Em Ao vivo



Cobertura da Rio Oil & Gas 2020

1º a 3 de dezembro

epbr.com.br

OFERECIDO POR



<https://epbr.com.br/wp-content/uploads/2020/11/cabec%CC%A7aNewsletterROG2020.png>

Você é nosso convidado para a cobertura especial da epbr durante a Rio Oil & Gas 2020. Três dias de entrevistas com executivos e executivas dos mercados de petróleo, gás natural e energia

As transmissões serão feitas entre 1º e 3 de dezembro, no canal do Youtube da agência epbr – inscreva-se aqui, ative o alerta e seja avisado sempre que estivermos ao vivo.

Veja abaixo a programação completa do Backstage Rio Oil & Gas

1º de dezembro

- 11h – Márcio Félix | CEO EnP
- 12h – Marcelo Araújo | CEO Ipiranga
- 12h30 – Letícia Andrade | Presidente Interina Equinor Brasil
- 15h30 – Ovídio Quintana | Diretor Comercial e Regulatório da TAG
- 16h – Cláudia Brun | Vice-Presidente de Energy Marketing da Equinor Brasil
- 16h30 – Lorena Dominguez | Diretora de Operações da Repsol Sinopec Brasil
- 17h30 – Clarissa Lins | Presidente IBP
- 18h – André Clark | CEO Siemens Energy Brasil

2 de dezembro

- 10h – Décio Oddone | CEO Enauta
- 11h – Leonardo Caldas | Diretor de Relações Institucionais Perenco
- 15h30 – Fabrício Zaluski | Diretor Jurídico da Trident Energy Brasil
- 16h – Roberto Monteiro | CEO PetroRio
- 17h30 – Miguel Pereira | CEO Petrogal
- 18h – Rafael Grisolia | CEO BR Distribuidora

3 de dezembro

- 10h – Anelise Lara | Diretora de Gás e Refino da Petrobras

- 11h – Ana Zambelli | Managing Director at Brookfield Private Equity Inc
- 12h – Paula Costa | CFO Enauta
- 14h – Christian Schöck | CEO Oil & Gas Siemens Energy
- 15h30 – Roberto Ardenghy | Diretor de Relações Institucionais e Sustentabilidade da Petrobras
- 16h30 – Rafael Tristão | Head Supply Chain Equinor Brasil
- 17h – Cristina Pinho | Diretora Executiva Corporativa IBP
- 18h – André Araújo | CEO Shell Brasil
- 19h – Tâmara Garcia | Gerente de Pesquisa & Desenvolvimento da Repsol Sinopec Brasil

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/11/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

PAES LIGA PARA JAIR BOLSONARO E DIZ QUE LIVROU PRESIDENTE DO 'PIOR PREFEITO DA HISTÓRIA DO RIO'

Prefeito eleito do Rio diz que pretende manter relação institucional com o governo do estado e com o governo federal

Por *Maiá Menezes, Luiz Ernesto Magalhães e Rayanderson Guerra*



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24770891-632-88e/FT1086A/652/x60117364_RI-Rio-de-Janeiro-RJ-27-07-2016-Inauguracao-do-Centro-de-Midia-na-Cidade-Nova-com-a-presenc.jpg.pagespeed.ic.gaovxSb6t.jpg

Inauguração do Centro de Mídia na Cidade Nova com a presença do Prefeito Eduardo Paes. Foto Custodio Coimbra (27/07/2016) Foto: Foto: Custódio Coimbra/Agência O Globo

RIO - Eleito em segundo turno para a Prefeitura do Rio, Eduardo

Paes (DEM) já começa a articular uma aproximação com o governo do estado e o governo federal. O prefeito eleito ligou para o presidente Jair Bolsonaro (Sem partido) na manhã desta segunda-feira, como adiantou a colunista Berenice Seara, e já se encontrou com o governador do Rio, Cláudio Castro (PSC).

- Falei com ele por uma ligação por vídeo com o senador Flávio Bolsonaro. Disse que vamos trabalhar juntos, em parceria brinquei com ele dizendo que em 2018 não consegui livrá-lo do Witzel. Tenho uma boa relação com o presidente - afirmou ao GLOBO.

O prefeito eleito combinou uma ida a Brasília "já", sem data ainda marcada. Houve espaço ainda para uma brincadeira: "Disse que já podia ter livrado ele do Wilson Witzel (governador afastado e alvo de impeachment), se ele não tivesse errado. Mas que ele votou errado de novo, mas eu liberei ele do pior prefeito da história da vida dele e do Rio", relatou Paes.

Paes tem enfatizado que vai buscar um bom relacionamento com o governo federal. Uma das primeiras parcerias deve ser em torno dos testes para a Covid-19. Na primeira entrevista ao GLOBO após a vitória, o prefeito eleito afirmou que manterá uma relação "republicana e institucional" com o presidente e o governador e que o gabinete de transição começa já.

Questionado se poderia perder o diálogo com o presidente por ter diferenças com o governo federal, Paes disse ainda que sempre teve uma boa relação com Bolsonaro.

- Eu não sou assim. Posso pensar diferente, mas mantereí o diálogo sempre. Os interesses da cidade têm que estar acima das minhas opiniões políticas e pessoais sobre qualquer posição do presidente Bolsonaro. Sempre tive uma boa relação com ele. Não nos falamos há muitos anos. Em duas eleições, uma ele apoiou o Witzel e ganhou e, na outra, apoiou o Crivella e eu ganhei. E eu respeitei a posição dele e em nenhum momento pedi que fizesse o contrário. Não pedi o apoio dele.

Paes disse à GloboNews na manhã desta segunda-feira que vai buscar auxílio para o combate da pandemia e que quer "a vacina que a Anvisa liberar".

- Eu quero a vacina que a Anvisa autorizar. Se ela vai ser chinesa, japonesa, russa, alemã não importa. O importante é que a gente tenha vacinação assim que a Anvisa liberar qualquer vacina. Nosso trabalho é preparar as unidades básicas de Saúde, aqui no Rio são as clínicas da família, para que elas estejam preparadas para quando a vacina chegar a gente possa vacinar a população.

Ele disse ainda ao GLOBO que descarta lockdown na cidade como medida de combate ao vírus.

- Acho que sim. A gente tem que trabalhar dentro de questões factíveis. Os dados todos apontam para um quadro em que não se precisa de lockdown, mas estabelecer um diálogo com a população. É preciso dizer: "Vamos manter distanciamento social e usar máscara". E a testagem, que é fundamental. Vai impedir que as pessoas não saiam por aí espalhando o vírus. A gente exigir da população algo que ela não vai cumprir não é o ideal.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/11/2020

PETROBRAS PREVÊ PAGAR DIVIDENDOS DE ATÉ US\$ 35 BILHÕES ATÉ 2025

Plano de Negócios 2021/25 prevê mesmo valor em venda de ativos da estatal

Por Ramona Ordoñez



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24555640-6d5-b63/FT1086A/652/xP-77-andre-ribeiro-agencia->

<petrobras.jpg.pagespeed.ic.OeQD5TiuqB.jpg>

*Plataforma P-77 da Petrobras no campo de Búzios
Foto: Sindipetro*

RIO - A Petrobras prevê uma distribuição entre US\$ 30 bilhões a US\$ 35 bilhões em dividendos aos seus acionistas nos próximos cinco anos. A previsão consta no Plano de Negócios de 2021/25, que também prevê uma

arrecadação no mesmo valor com a venda de novos ativos no mesmo período.

O Plano de Negócios 2021/25 foi apresentado nesta segunda-feira pela direção da companhia ao mercado em evento virtual chamado Petrobras Day.

No plano, a companhia prevê investimentos da ordem de US\$ 55 bilhões nos próximos cinco anos, uma redução de 27% em relação ao plano anterior de 2020/24 que previa US\$ 75 bilhões.

Em outubro, a Petrobras mudou sua política de distribuição de dividendos, permitindo a sua distribuição mesmo em anos nos quais a companhia apresente prejuízo. A mudança vai permitir também o pagamento de valores maiores do que o mínimo previsto em lei, quando sua dívida estiver abaixo dos US\$ 60 bilhões.

De acordo com a diretora financeira da Petrobras, Andrea Almeida, o maior volume de dividendos a serem pagos aos acionistas deve ocorrer a partir de 2023, uma vez que nos anos anteriores a maior parte dos recursos será destinada ao pagamento da dívida da companhia para atingir o patamar de US\$ 60 bilhões.

O presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, disse que espera concluir a venda de oito refinarias até o final do próximo ano. Até o fim do mês de dezembro, a companhia espera receber as propostas de oferta vinculantes para as refinarias Repar, do Paraná, e Refap, no Rio Grande do Sul.

- Já estamos com seis refinarias em estágio mais avançado de venda. Esperamos concluir as vendas das oito refinarias até o final de 2021, de acordo com o compromisso assumido com o Cade - destacou Castello Branco.

No plano de negócios para os próximos cinco anos, a Petrobras considerou preços médios do petróleo a US\$ 45 em 2022 e 2023, podendo chegar depois até US\$ 50 o barril. Mas Castello Branco destacou que, diante das incertezas dos preços do petróleo futuros, agravados pelos reflexos da pandemia, a companhia foi bastante cautelosa, e os projetos contemplados suportam o petróleo a no mínimo US\$ 35 o barril.

Castello Branco faz questão de ressaltar que a venda de ativos não vai enfraquecer a Petrobras, e ao contrário a tornará mais forte.

- A Petrobras não vai ficar menor, vai ficar mais forte. Você pode ter muitos negócios e ser um gigante de pés de barro - defendeu Castello Branco durante apresentação do Plano de Negócios ao mercado nesta segunda-feira.

O plano prevê a geração de US\$ 150 bilhões nos próximos cinco anos, dos quais US\$ 35 bilhões com a venda de ativos e o restante em geração de caixa.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/11/2020

MAIA DIZ JÁ TER VOTOS PARA APROVAR PEC DA REFORMA TRIBUTÁRIA NA CÂMARA

Presidente da Câmara cobrou posição do governo sobre prioridades na pauta econômica até fim do ano

Por Isabella Macedo

BRASÍLIA — O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), afirmou nesta segunda que a reforma tributária em discussão no Congresso já tem o número de votos necessários para ser aprovada. Maia disse que já contabiliza cerca de 320 votos a favor da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) na Câmara, mesmo sem contabilizar a base do governo. Maia defendeu que a reforma precisa ser aprovada para melhorar o ambiente de negócios no país, mas cobrou agilidade na discussão de outra PEC, a emergencial, apresentada há mais de um ano pelo governo e que está parada no Senado.

Em entrevista ao portal UOL na tarde desta segunda-feira, Maia disse acreditar que tem os votos para a aprovação, mas a garantia de ter o governo ao lado da reforma tributária garantiria mais segurança não apenas no placar, mas na redação do texto.

— Se a esquerda votar e o nosso campo votar, vai ter gente na base que vota de qualquer jeito. Acho que tem ali perto de 320 votos. É claro, se governo vier, você tem margem muito maior para não errar e não perder na votação — disse o presidente da Câmara.

Para ser aprovada, uma PEC precisa ser aprovada por pelo menos 308 deputados, em duas votações, antes de ir ao Senado. Ao passar para a Casa revisora, uma PEC precisa do voto favorável de 49 senadores.

O presidente da Câmara afirmou que as discussões sobre uma possível reeleição sua e de Davi Alcolumbre (DEM-AP) nos comandos da Câmara e do Senado — o que atualmente é vedado pela Constituição e passará a ser discutido no plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) nesta sexta — tem ofuscado a discussão da pressão que o país sofrerá nos próximos 60 dias.

Ele avalia que todos estão aguardando como será a manutenção do equilíbrio fiscal a partir do ano que vem, mas apenas cortar despesas não será o suficiente. Por isso, defende a aprovação da reforma tributária para melhorar o ambiente de negócios no país e gerar crescimento.

— Por um lado, você vai resolver cortando despesas, como a gente cortou na Previdência, como a gente precisa cortar na emergencial e depois na administrativa. Por outro lado, o engessamento da despesa pública é muito grande, o governo federal tem quase 80% do seu orçamento primário em pessoal e Previdência. Tem pouca coisa para cortar, e o resto é muito projeto social, é difícil cortar. Então, como a gente faz para esse país crescer e se desenvolver? Precisa melhorar o ambiente de negócios — defendeu Maia.

Mesmo com o período de transição para aplicação das mudanças previstas na reforma tributária, Maia avalia que investidores podem antecipar suas decisões com a promulgação da PEC.

— Sem dúvida nenhuma o maior impacto para melhoria do ambiente de negócios é a reforma tributária. Isso é dito por grandes economistas. Eu não tenho dúvidas que essa proposta é o que melhora. É claro que ela tem uma transição, mas muitos podem antecipar a decisão de investimento com ela promulgada. Então, eu sou daqueles que acreditam que nós não vamos resolver o problema do Brasil apenas cortando despesa — concluiu.

PEC Emergencial

Maia também fez críticas pela demora do governo do presidente Jair Bolsonaro não avançar com a PEC emergencial. Apresentada no início de novembro do ano passado, a proposta ainda não foi votada por nenhuma das Casas. Enviada para ser iniciada no Senado, a PEC é uma das três propostas que compunham o chamado Plano Brasil, pacote de medidas econômicas que o ministro da Economia, Paulo Guedes, chamava de agenda de transformação do Estado.

Quando o texto foi enviado, o Ministério da Economia falava em uma expectativa de aprovação ainda em 2019 no Senado. A proposta proíbe a realização de novos concursos públicos e permite a redução de 25% da jornada de trabalho dos servidores públicos. Com a redução da jornada, os salários serão diminuídos na mesma proporção.

Maia afirmou ter ficado assustado com o fato de o governo não ter apresentado o que pretende com a PEC Emergencial com o fim das eleições e dito quais serão as prioridades para a pauta econômica nos próximos meses.

— A situação do Brasil não é simples. Estou dizendo numa boa, não é porque quero criticar o governo ou criticar o presidente Bolsonaro. Nada disso. Mas me assustou o governo hoje pela manhã não ter reunido seus principais ministros, seus principais líderes no Congresso e ter apresentado qual é a PEC emergencial que o governo defende para o Senado votar, e logo depois a Câmara. Isso me assustou muito, porque acho que isso vai ser a base de qualquer decisão de investimento — criticou Maia.

O presidente da Câmara disse também que vê como “inevitável” o fato de que a Câmara terá de trabalhar durante o mês de janeiro, quando geralmente se dá o recesso parlamentar. Pela Constituição, os trabalhos no Congresso se encerram no dia 22 de dezembro e só são retomados em 1º de fevereiro.

—Acho que mais importante que qualquer análise hoje sobre eleições ou sobre possibilidade de reeleição em fevereiro era a gente ter aberto a manhã hoje com o governo, que não quis enfrentar esses desafios durante o processo eleitoral e que acho que foi um equívoco, dizendo qual é a pauta da PEC emergencial, qual a pauta das reformas que o governo pretende apoiar. Não podemos esquecer que organizar as despesas com a PEC emergencial, essa é a prioridade

número um, nesse momento nós precisamos também melhorar o ambiente de negócios. E aí você tem a reforma tributária e a reforma administrativa — concluiu.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/11/2020

MANIFESTO CONTRA SUPERSALÁRIOS REÚNE 250 MIL ASSINATURAS E SERÁ ENTREGUE NA CÂMARA

Mobilização tenta pressionar votação de projeto que regulamenta pagamento de 'penduricalhos' e está parado desde 2016

Por Marcello Corrêa

BRASÍLIA - A Frente Parlamentar da Reforma Administrativa receberá nesta terça-feira um abaixo-assinado com quase 250 mil signatários a favor do projeto que regulamenta os chamados supersalários, remunerações no funcionalismo que ultrapassam o teto constitucional.

O manifesto foi organizado pela organização Unidos pelo Brasil, que reúne mais de 20 instituições, como o Centro de Liderança Pública (CLP) e o Todos pela Educação. Até a tarde desta segunda-feira, a petição havia sido assinada por 248,1 mil pessoas.

O objetivo da manifestação é acelerar a tramitação do texto que impõe travas ao pagamento dos chamados penduricalhos — como indenizações e verbas de auxílio — que fazem com que parte da elite do funcionalismo receba remunerações superiores ao limite de R\$ 39,2 mil.

O teto é previsto na Constituição e é equivalente ao salário de ministro do Supremo Tribunal Federal. O dispositivo, no entanto, nunca foi regulamentado por lei, o que abre brechas para que as leis que tratam de carreiras específicas aprovelem o pagamento de verbas que não são consideradas parte do salário e, por isso, não são submetidas a limites.

Estudo da CNI: Brasil é o 7º país que mais gasta com servidores públicos

A regulamentação dos supersalários chegou a ser aprovada no Senado em 2016, mas desde então está parada na Câmara dos Deputados.

— É um absurdo que o projeto dos penduricalhos esteja parado no Congresso desde 2016. Nós sentimos na mobilização que realmente é um momento importante para empurrar isso, porque a pauta agora é despesa pública, cortar gastos — diz Luiz Felipe D'Avila, fundador do Centro de Liderança Pública (CLP) e idealizador do Unidos pelo Brasil.

O documento da organização será entregue ao deputado Tiago Mitraud (Novo-MG), presidente da frente da reforma administrativa. O parlamentar afirma que a mobilização pode auxiliar na tramitação da proposta de emenda à Constituição (PEC) encaminhada pelo governo em setembro para rever as regras do funcionalismo.

— Boa parte das críticas que vieram à PEC 32 (a reforma administrativa) era que ela não incluía a elite do funcionalismo. Votar o fim dos supersalários é um recado importante — diz Mitraud, que vê espaço para pautar o texto ainda neste ano.

Na semana passada, Mitraud apresentou dados de uma pesquisa conduzida em 2019 pela bancada do partido Novo na Câmara dos Deputados que apontava que 71% das folhas salariais na magistratura estão acima do teto remuneratório.

Entidades criticam projeto

O projeto sobre os supersalários enfrenta críticas de categorias citadas pelo levantamento. Na semana passada, em entrevista ao GLOBO, a presidente da Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (Anamatra), Noemia Porto, afirmou que qualquer revisão deveria partir do STF.

O argumento é contestado por defensores do projeto, que afirmam que cabe ao Congresso regulamentar dispositivos já previstos na Constituição — caso do extrateto.

Sem limite

Levantamento apresentado no Congresso mostra que salários superam teto de R\$ 39,2 mil em categorias no topo do serviço público



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24765428-846-948/FT1086A/652/xteto-gastos-congresso.jpg.pagespeed.ic.v48F2OFD8O.jpg>

A conclusão do estudo do Novo de que 6% das folhas salariais na Receita Federal estavam acima do teto constitucional também foi contestada. Em nota, a Unafisco, que representa os auditores, afirmou que a informação não procede.

"Ao contrário do que o Partido NOVO informou, a Unafisco Nacional apurou que, em Julho/2020, apenas oito auditores recebem remuneração bruta superior ao teto. A média remuneratória bruta dos ativos foi de R\$ 30.135,00 e a líquida foi de R\$ 21.312,00. Os oito auditores com remuneração bruta acima do teto sofreram o desconto do abate-teto, como manda a lei. Foram 7.034 Auditores Fiscais da ativa que constaram dos dados fornecidos pelo portal da transparência", diz a entidade.

A avaliação do Novo também foi criticada pela Associação dos Diplomatas Brasileiros. A entidade afirma que é difícil estabelecer um teto quando integrantes da carreira recebem em moeda estrangeira, muitas vezes mais forte que o real.

— Para mim, a única coisa que faria sentido é o seguinte: não se aplica ao exterior. Você não pode refazer as suas obrigações lá fora ao bel-prazer (das oscilações da moeda). Você tem eleições nos EUA, o dólar dispara, as pessoas investem na Bolsa, esse tipo de coisa. Todo movimento político afeta o dólar no Brasil, que vai entrar na conta do próximo ano — disse a embaixadora Maria Celina de Azevedo Rodrigues, presidente da associação.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/11/2020

SEM REFORÇO NO CAIXA EM 2021, NOVOS PREFEITOS TÊM O DESAFIO DE EQUILIBRAR AS CONTAS

Ajuda da União na pandemia superou perda de arrecadação das capitais. Com fim do repasse extra e incerteza na economia, finanças municipais ficarão mais vulneráveis

Por *Carolina Nalin** e *Marcello Corrêa*

RIO e BRASÍLIA - O fim do auxílio federal aos municípios para enfrentar as consequências da pandemia deve ser um desafio a mais para prefeitos eleitos e reeleitos manterem em alta as receitas das prefeituras a partir de 2021. Levantamento da Fundação Getulio Vargas (FGV) feito a pedido do GLOBO mostra que as capitais receberam neste ano mais do que precisavam para tapar o buraco na arrecadação provocada pela interrupção de atividades econômicas, e muitos prefeitos experimentaram aumento do caixa em plena crise.

Mas, sem a ajuda extra no ano que vem, o equilíbrio das contas municipais ficará mais vulnerável à recuperação da atividade econômica, ainda incerta diante do recrudescimento da pandemia e do risco de novos fechamentos forçados.

Os recursos transferidos por estados e pela União às prefeituras de todas as capitais (exceto Brasília) somaram R\$ 60,1 bilhões entre janeiro e agosto, alta de 14% ante igual período do ano passado, já descontada a inflação.

Ao mesmo tempo, o dinheiro arrecadado com tributos recuou 2%, para R\$ 52,6 bilhões. O resultado foi uma alta de 6% no total das receitas dessas cidades.

O volume de transferências inclui a parcela da arrecadação de impostos estaduais como ICMS e IPVA repassada para as prefeituras, mas a alta registrada neste ano foi influenciada principalmente por programas federais, segundo o pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da FGV Matheus Rosa, autor do estudo.

O Tesouro Nacional repassou R\$ 23 bilhões às cidades neste ano para mitigar efeitos da crise, somando-se a programas como o de recomposição de perdas do Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Incerteza nos serviços

Segundo Rosa, apesar do saldo negativo no acumulado no ano, a arrecadação de impostos nas capitais vem reagindo desde junho. Mas ele alerta que ainda há incerteza sobre a continuidade dessa tendência.

A preocupação maior é com a capacidade de recuperação do setor de serviços, já que o ISS — que incide sobre o segmento — é o principal tributo dos municípios.

— Diferentemente da produção industrial e do varejo, que estão com recuperação mais próxima do V (retomada rápida depois de brusca queda), os serviços ainda estão longe do pré-crise, com queda acumulada de 7% em 12 meses. Mesmo assim, a atividade nesse setor tem se recuperado a cada mês. Mas, para traçar cenários, caímos na questão da segunda onda da Covid-19 — diz o economista.

O GLOBO procurou todas as prefeituras das capitais do país. Nove responderam. Diante da incerteza, a maioria diz que pode demandar nova rodada de ajuda federal para compensar perdas com impostos e reforçar os investimentos em saúde, em caso de alta nas infecções por coronavírus.

Mas o governo federal, que tem o desafio de ajustar as contas da União ao teto de gastos em 2021, não cogita isso.

A capital onde o efeito dos repasses é mais evidente é Maceió (AL), que registrou alta de 44% nas transferências este ano, para R\$ 1,5 bilhão. A receita tributária recuou 1% no período, para R\$ 393 milhões. Assim, a capital alagoana tem, no acumulado do ano, alta de 34% na receita corrente líquida, somando R\$ 1,9 bilhão.

O município está na lista de 18 capitais onde ocorre segundo turno das eleições neste domingo. A prefeitura de Maceió — cujo atual ocupante, Rui Palmeira (sem partido) não concorre à reeleição — informou que a expectativa é que as receitas tributárias retornem “gradativamente aos níveis anteriores” à crise, mas ressaltou as incertezas.

“Esperamos que o suporte do governo federal continue para que os municípios possam ter condições de continuar gerindo as cidades e prestando serviço à população”, diz nota da Secretaria Municipal de Finanças de Maceió.

Em Florianópolis (SC), as receitas com impostos recuaram 8% no acumulado do ano até agosto, para R\$ 1,3 bilhão, mas as transferências subiram 16%, para R\$ 586 milhões.

Segundo a prefeitura, os repasses foram importantes para manter gastos relacionados à saúde e ao ensino. A gestão do prefeito Gean Loureiro (DEM), reeleito no primeiro turno, informou esperar recuperação de 4,12% nas receitas tributárias no ano que vem.

Entre as medidas para garantir a retomada, a prefeitura faz planos para evitar novas medidas de isolamento social e diz confiar na chegada de uma vacina logo.

Alta de 11% no Rio

Maior economia do país, São Paulo relatou ter recebido, em transferências da União, R\$ 2,25 bilhões. No entanto, a secretaria de Fazenda do governo de Bruno Covas (PSDB) — que disputa

a reeleição — disse que só será possível avaliar o cenário de 2021 após o resultado das urnas neste domingo.

O Rio, onde o prefeito Marcello Crivela (Republicanos) também tenta se reeleger neste domingo, não respondeu aos repórteres. Com alta de 11% nas transferências, a prefeitura compensou a queda de 3% na arrecadação e ainda viu os recursos no caixa avançarem 1% no período analisado

O Tesouro Nacional informou que não prevê novos auxílios em 2021. “Não estamos trabalhando com esse cenário, haja vista que as transferências já realizadas mais que compensaram a perda de arrecadação decorrente da pandemia e que as transferências ordinárias, especialmente as vinculadas ao ICMS, têm apresentado bom desempenho nos últimos meses”, disse o órgão em nota.

O Tesouro diz que a situação fiscal das capitais é melhor que a dos estados e da União, e sugere cautela. “A recomendação é buscar responsabilidade fiscal, tomando bastante cuidado com renúncias de receitas, criação de despesas obrigatórias de caráter continuado e controle da despesa com pessoal e dos restos a pagar”.

Para o economista José Roberto Afonso, do Instituto Brasileiro de Direito Público (IDP), a retração de apenas 2% das receitas tributárias nas capitais é um sinal positivo de recuperação da economia. Mas ele diz que é importante garantir mecanismos de ajuda às cidades se for necessário:

— Esse socorro não é uma questão federativa, mas de sobrevivência nacional, afinal, quem mais executa gastos com educação, saúde e segurança são governos locais. Tais serviços não podem parar e ainda têm que crescer na crise.

* Estagiária sob supervisão de Danielle Nogueira

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/11/2020

BOLSONARO REAFIRMA CONFIANÇA EM GUEDES, MAS PÕE FREIO EM PRIVATIZAÇÕES: 'O NECESSÁRIO'

Após votar neste domingo, presidente diz que ministro é '98% da economia' e que 'ele decide'

Por André Coelho

RIO — Após votar na seção eleitoral da escola municipal Rosa da Fonseca, na Vila Militar, Zona Oeste do Rio, na manhã deste domingo, o presidente Jair Bolsonaro reafirmou sua confiança em Paulo Guedes, dizendo que a “economia está na mão dele”. Porém, pôs um freio nas ambições privatistas do ministro, afirmando que o governo vai “privatizar o essencial, o necessário”.

— Olha só, Paulo Guedes é 98% da economia, eu sou 2%. Era 1% passei para 2%, estou começando a entender — afirmou Bolsonaro. — É igual você saltar de paraquedas, o cara que inspeciona atrás, tem que ter confiança nele. Se não tiver confiança, você não salta. A economia está na mão dele, ele que decide, como a (ministra) Tereza Cristina decide a questão da pecuária e da agricultura. É assim.

Elogio a Campos Neto

Em tom diplomático, Bolsonaro também afagou o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, que na semana passada trocou farpas com Guedes após citar a preocupação de investidores com o futuro fiscal do país.

— O Paulo Guedes tem suas razões, ele mostra números, não é só ele. O Roberto Campos, do Banco Central, quando faz reuniões conosco é uma coisa excepcional. Eu confesso que entendo uns 20% dos gastos que ele coloca lá, mas não atrapalho em nada. Mas, no todo, os ministros entendem o que está sendo feito — disse o presidente.

No entanto, ao tratar do tema privatizações, que tanto frustram Paulo Guedes, Bolsonaro disse que limitaria a venda de estatais apenas ao “essencial, o necessário”, sem citar nomes de empresas. Segundo o presidente, as estatais “davam prejuízo bilionário, agora dão lucro bilionário”.

— Não quer dizer que nós vamos tirar da cabeça projetos de privatização, vamos privatizar o essencial, o necessário — disse.

O presidente voltou a criticar restrições impostas por prefeitos e governadores para conter a pandemia do novo coronavírus, por seus impactos negativos na economia. E reforçou sua posição contrária a novas medidas restritivas com a possível chegada da segunda onda de contaminações

Cartão vermelho para Renda Cidadã

— Se não fôssemos nós trabalhando, fazendo o contrário de muitos governadores e prefeitos, estaríamos vivendo um caos nesse momento — disse o presidente. — Se fechar tudo novamente, não sei como nós podemos reagir. O auxílio emergencial não foi dinheiro que estava no cofre, foi endividamento. O total, todas as despesas, mais de R\$ 700 bilhões de endividamento. O Brasil aguenta outra dessa?

Bolsonaro voltou a descartar a criação de um novo programa social para substituir o Bolsa Família, reafirmando que dará "cartão vermelho" a quem levantar a ideia novamente. E reforçou a aposta no projeto Minha Primeira Empresa, anunciado na semana passada sem muitos detalhes.

— O Estado tem que interferir o mínimo possível na vida do Brasil. Cobrei do Paulo Guedes de novo, muita gente reclama que está ganhando pouco, quero dar a chance para essas pessoas criarem uma empresa através do programa Minha Primeira Empresa, e pagar pra você 10 mil por mês, quero isso. Ele que vai criar, não sou eu não — disse Bolsonaro — E o que eu falei há três meses está valendo: quem falar em Renda Cidadã, cartão vermelho.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/11/2020

CHINA CAMINHA PARA SER UM DOS PRINCIPAIS INVESTIDORES NO BRASIL, COM FOCO EM INFRAESTRUTURA

Conselho de empresários calcula estoque de US\$ 80 bi, quase metade em energia

Por Eliane Oliveira

BRASÍLIA - Principal parceiro comercial do Brasil, a China é mais do que um comprador de commodities brasileiras. Até 2018, o estoque de investimentos chineses no país somou cerca de US\$ 60 bilhões, mas pode ter chegado a US\$ 80 bilhões neste ano, deixando o país asiático próximo aos maiores investidores externos no país, grupo liderado pelos Estados Unidos e países europeus.

Os dados e a estimativa são do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC), que usa diversas fontes como o Ministério de Comércio da China, Banco Central e outros institutos internacionais para fazer o seu painel de investimentos.

Nos cálculos da CEBC, desse estoque de investimentos, pelo menos metade se destinou ao setor de energia, por meio de gigantes como StateGrid e Three Gorges, ambas bastante atuantes no segmento de infraestrutura energética.

— Na última década, o estoque de US\$ 80 bilhões tornou a China o principal investidor no Brasil. Em energia, os investimentos foram significativos em geração, transmissão e distribuição e é dinheiro de longo prazo, ou seja, não especulativo. Nossa relação é estrategicamente baseada no longo prazo — destaca o presidente do CEBC, Luiz Augusto de Castro Neves.

Segundo levantamento do CEBC, o fluxo de investimentos chineses no Brasil pode ser dividido em quatro fases. Até 2010, as empresas chinesas tinham maior interesse no setor de

commodities, tendo em vista a crescente demanda do país asiático por produtos como petróleo, minérios e soja.

Em seguida, até meados de 2013, os principais aportes marcaram uma etapa voltada para a área industrial, com foco na busca por mercado consumidor.

Na sequência, a terceira fase indicou participação relevante de investimentos em serviços, com destaque para a atuação dos bancos chineses.

A última fase começou em 2014, momento em que passou a haver a entrada de volumosos investimentos nas áreas de energia elétrica e infraestrutura.

Além disso, na quarta etapa, importantes aportes em áreas com grande potencial também foram verificados, como nos setores de óleo e gás, agronegócio e, mais recentemente, tecnologia.

Em 2018, as incertezas econômicas e políticas frente à eleição brasileira fizeram com que os investimentos estrangeiros caíssem 13%.

No caso do dinheiro chinês, a queda foi ainda maior, de 66%, ou seja, entraram US\$ 3 bilhões ante US\$ 8,8 bilhões registrados em 2017, segundo a metodologia da CEBC.

Os motivos foram declarações e atitudes de Jair Bolsonaro. O então candidato à Presidência da República fez críticas diretas aos investimentos chineses. Declarou que a China estaria "comprando o Brasil, e não do Brasil".

Além disso, como deputado federal fez visita oficial a Taiwan, o que despertou indignação em Pequim. A ilha é considerada pela China como uma "província rebelde", sendo um tema de soberania mal resolvido entre as duas partes e, conseqüentemente, um assunto delicado nas relações exteriores da China continental.

Por outro lado, apesar de alguns atritos de ordem política e a alta base de comparação em termos de valor dos projetos, os investimentos chineses no Brasil demonstraram resiliência e pragmatismo.

Se considerados apenas os investimentos confirmados, houve aumento para 30 projetos, 11% a mais do que os 27 identificados em 2017.

"Ou seja, mesmo com alguns percalços, há de se considerar que os aportes chineses no país seguem uma estratégia indistinta de outros investidores estrangeiros, agindo de acordo com a legislação brasileira e orientados por uma ótica mercadológica e baseada no surgimento de oportunidades", diz um trecho do estudo.

Além do setor de energia elétrica, houve novos empreendimentos confirmados em áreas ainda pouco exploradas pelos chineses, como no segmento de tecnologia da informação, que contou com aportes da Didi, do segmento de plataformas móveis de transporte e mobilidade urbana, e da gigante tecnológica chinesa Tencent, que investiu na fintech de cartões de crédito Nubank.

Infraestrutura

O setor de infraestrutura também teve investimentos confirmados em 2018, com presença de aportes na área de armazenamento e atividades auxiliares dos transportes, por meio de inversões da PetroChina na pernambucana TT Work e da China Communications Construction Company, que lidera o projeto de construção do Terminal de Uso Privado Porto São Luís, no Maranhão.

Veja: 'Diplomaticamente, está errado', diz Mourão sobre reação da China a fala de Eduardo Bolsonaro

Nas contas do Banco Central, a participação da China no estoque de Investimento Direto no País (IDP) é um pouco mais modesta.

Considerando participação no capital e a China como investidor controlador final, o estoque em 2019 era de US\$ 28,121 bilhões.

Na metodologia do BC, o maior investidor em estoque de IDP são os Estados Unidos, com US\$ 145 bilhões no fim de 2019.

Se olharmos os números do China Global Investment Tracker, painel compilado pela American Enterprise Institute e The Heritage Foundation, que é utilizado pela CEBC como uma das fontes de dados, temos um estoque de US\$ 61,6 bilhões de investimentos de matriz chinesa no Brasil. Ampliando até 2019, esse montante vai a US\$ 68,6 bilhões.

Considerando o Boletim de Investimentos sobre Investimentos Chineses no Brasil, feito pelo agora extinto Ministério do Planejamento, entre 2003 e agosto de 2018, os investimentos chineses totalizaram US\$ 54 bilhões.

E olhando para o Boletim de Investimentos Estrangeiros – Países selecionados, publicação do Ministério da Economia, elaborado pela Secretaria Executiva da Câmara de Comércio Exterior (Camex), a China tinha um estoque de US\$ 80,5 bilhões em investimentos realizados entre 2003 e setembro de 2019.

Fonte : O Globo - RJ

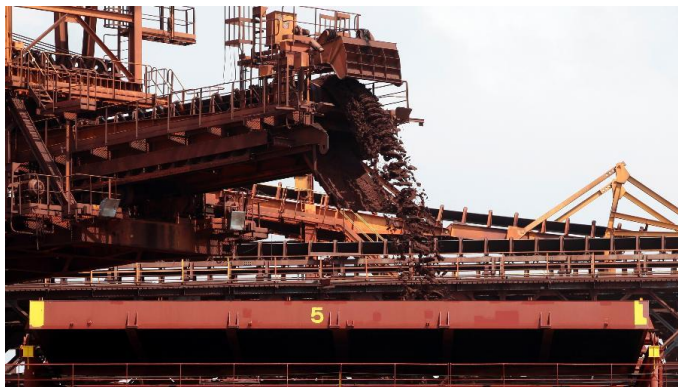
Data : 30/11/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MINÉRIO DE FERRO TEM MAIOR VALORIZAÇÃO MENSAL DESDE MAIO NA CHINA

Por Enrico Dela Cruz



https://conteudo.imguol.com.br/c/noticias/7d/2020/03/09/navio-carregado-com-minerio-de-ferro-para-exportacao-no-terminal-portuario-de-ponta-da-madeira-em-sao-luis-ma-1583787755926_v2_900x506.jpg

Navio carregado com minério de ferro para exportação no porto de Ponta da Madeira, em São Luís

Imagem: Paulo Whitaker

MANILA (Reuters) - Os contratos futuros do minério de ferro ampliaram os ganhos nesta segunda-feira, com o contrato de referência

de Dalian registrando sua maior alta mensal desde maio, já que os indicadores econômicos otimistas da China, maior produtora de aço, ajudaram a sustentar o impulso de compra do ingrediente siderúrgico.

A atividade fabril da China se expandiu no ritmo mais rápido em mais de três anos em novembro, mantendo a segunda maior economia do mundo no caminho para se recuperar totalmente da crise do coronavírus.

O minério de ferro na Bolsa de Mercadorias de Dalian da China encerrou as negociações com alta de 1,1%, a 911,50 iuanes (138,36 dólares) a tonelada, após atingir uma máxima de 919 iuanes no início da sessão. O contrato ganhou 15,3% neste mês.

Os preços spot do minério de ferro também dispararam, atingindo o nível mais alto desde janeiro de 2014, a 131,50 dólares a tonelada nesta segunda-feira, de acordo com a consultoria SteelHome.

“Beneficiando-se da rápida recuperação da economia nacional que estimulou a demanda... o desempenho geral da indústria siderúrgica nacional este ano (tem sido) melhor do que o esperado”, disseram analistas da Sinosteel Futures em nota.

Citando comentários de Luo Tiejun, vice-presidente da Associação de Ferro e Aço da China, analistas da Sinosteel disseram que uma série de medidas de redução de impostos e taxas por parte do governo também ajudou a impulsionar a atividade empresarial.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/11/2020

SP LIBERA BANCO COM INFORMAÇÕES DE 22 AEROPORTOS A SEREM CONCEDIDOS

Por Cristian Favaro

O Governo de São Paulo disponibiliza, a partir de hoje, um banco de informações sobre os 22 aeroportos estaduais que devem ser oferecidos ao mercado. O dataroom dará aos interessados acesso a toda documentação dos aeroportos, como plantas, contratos vigentes, convênios, ações judiciais, o projeto apresentado em audiência pública, entre outros. O procedimento será divulgado no Diário Oficial do Estado.

Preparativos. O objetivo do governo é passar informações aos interessados para que comecem a se preparar antes mesmo do edital, que deve sair entre dezembro e janeiro. A concessão deverá permitir investimentos de R\$ 700 milhões nos aeroportos regionais de São Paulo em 30 anos de contrato.

Crise. Especialistas consideram arriscada a privatização dos aeroportos neste momento. Pequenos, eles seriam ofertados em um momento de forte crise no setor aéreo. A preocupação maior é com o elevado montante de investimento nos primeiros três anos, nos dois projetos. Os estudos apresentados até então pelo governo foram feitos antes da pandemia. Em maio, o governo chegou a cogitar leilão para dezembro.

Aeroportos. Nove dos aeroportos a serem oferecidos operam hoje com serviços de aviação comercial regular e 13 são destinados à modalidade executiva. Eles serão divididos em dois lotes na licitação. Juntos, movimentavam 2,4 milhões de passageiros por ano – antes da crise. Vence quem apresentar a maior outorga fixa.

Grupo Noroeste. Composto por 13 unidades, o lote é encabeçado por São José do Rio Preto. Somente em obras, estão previstos investimentos de R\$ 177 milhões.

Grupo Sudeste. O lote é composto por nove unidades e a principal é Ribeirão Preto. Os investimentos da concessionária vencedora ao longo do contrato serão de R\$ 233 milhões.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 28/11/2020

PRESSÃO POR ECONOMIA DE BAIXO CARBONO ABRE MERCADO PARA O BRASIL, DIZ ESPECIALISTA

Para vice-presidente da IHS Markit, País tem oportunidade de assumir posição de destaque nos biocombustíveis e mesmo no petróleo mais 'eficiente'

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - O Brasil tem uma grande oportunidade de assumir posição de destaque no mercado mundial de biocombustíveis e petróleo, principalmente após a eleição de Joe Biden, que vai aumentar a pressão por uma economia de baixo carbono no mundo. A avaliação é do vice-presidente sênior da IHS Markit e ex-embaixador dos Estados Unidos, Carlos Pascual, que vê chances para uma vida mais longa para o petróleo, mesmo com menor demanda, mas apenas para produtores com baixo custo e baixa emissão, como é o caso brasileiro.

"Com a volta dos Estados Unidos (ao Acordo de Paris), dois terços dos países estarão com esse compromisso de reduzir carbono. Isso vai introduzir uma dinâmica muito importante para os produtores de petróleo e energia, vai ter vantagem quem produzir com preços mais baixos e com emissões mais baixas", avalia Pascual, um dos palestrantes da Rio&Oil&Gas 2020, que começa nesta terça-feira, dia 1º.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/7/1604975811277.jpg>

Exploração de petróleo Foto: Sérgio Castro/Estadão

A expectativa de Pascual é de que a volta de um grande ator ao jogo aumente a pressão sobre os países não comprometidos com a redução de emissões de dióxido de carbono (CO²) na atmosfera, ajudando a equilibrar os preços do mercado. Com os EUA, as emissões do mundo que estarão comprometidas com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) do Acordo de Paris, de 2016, pulam de 54% para 66%, diz

o executivo da IHS.

"Se alguns fazem esforços (para reduzir emissões) e outros não, e estão com custos menores porque não estão fazendo esforços, eventualmente vamos ver sanções em produtos e energia dos que não estão tomando o compromisso", afirma. "Em uma década vamos ver movimento nessa direção, porque não necessariamente vai começar amanhã, mas os Estados Unidos estão nessa direção."

Pascual vê o Brasil bem posicionado, mas questões como o desmatamento terão de entrar nas negociações com países que buscam a meta de zero emissão entre 2050 e 2060. "Há preocupação de emissões do Brasil em relação a emissões a desmatamento, e creio que sim, vai ser um assunto para o Brasil, vai ter de negociar com outros países para o futuro", alerta.

Em biocombustíveis, Pascual vê uma oportunidade muito grande para o futuro na expansão no mercado da Índia, que, assim como o Brasil, está no Acordo de Paris, mas não terá condições de embarcar na mobilidade elétrica, como está acontecendo com grande velocidade no norte da Europa. "Para fazer uma mudança completa para veículos elétricos vai ser um investimento em infraestrutura enorme para um país como a Índia, mas já tem infraestrutura que pode utilizar para biocombustíveis, e creio que, para um país como o Brasil, pode haver muitas possibilidades no mercado internacional nesse setor", afirmou.

Espaço para petróleo

Mas as oportunidades para o petróleo brasileiro também são grandes, diz. Apesar de ver o pico do consumo do petróleo em 2035, com queda gradual após essa data, Pascual observa que algumas projeções avaliam que o pico já aconteceu antes da pandemia do covid-19, e que nunca mais voltará ao normal. E outra questão que precisa ser investigada é o quanto a tecnologia para reduzir o dióxido de carbono dos combustíveis fósseis irá evoluir, o que poderá garantir uma vida mais longa para o petróleo do que se vem estimando.

"Não me surpreenderia que, com todos os investimentos que estão fazendo em distintas formas de captura de carbono, poderíamos ver mais tempo para o uso de petróleo, é uma coisa que temos de acompanhar", afirma, citando a Petrobrás como um expoente dessa tecnologia.

"Aqui temos a Petrobrás focando na eficiência da produção, reduzindo custos para poder ser competitiva globalmente, com produção de gás associado, que vai ter custo muito barato porque vem com o petróleo", avalia o executivo. "Pode ser competitivo e complementar à energia eólica e solar para uso de eletricidade no País."

Para ele, a criação de uma gerência de Mudanças Climáticas na Petrobrás e o compromisso das parceiras da estatal - Shell, BP, Total, Equinor - com as metas de redução devem garantir vida

longa também para os negócios da companhia brasileira, em um momento em que os investidores têm buscado aplicações em energia sustentável.

Ele observa que o setor financeiro, mesmo antes da pandemia, já privilegiava investimentos em energia limpa, pelo temor do mercado de investir bilhões de dólares em ativos que poderiam ter potencial de duração de apenas mais 15 anos. Outra mudança, avalia, é que após a pandemia a tendência é de que os recursos fiquem nos próprios países, e por isso a disputa pelos investimentos se tornará ainda mais acirrada.

"Os Estados Unidos terão 20% a 25% do seu Produto Interno Bruto (PIB) para se recuperar da pandemia, e quando mais vai ter um investimento deste para se recuperar? Por isso, tem de fazer esses investimentos de uma maneira melhor, porque não vai fazer isso sempre", explica.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/11/2020

CONTAS PÚBLICAS FECHAM COM SUPERÁVIT PELA 1ª VEZ DESDE INÍCIO DA PANDEMIA

Estados e municípios influenciaram o resultado positivamente com R\$ 5,164 bilhões no mês; dívida pública continua avançando e chega a 90,7% do PIB

Por Fabrício de Castro e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Mesmo sob os efeitos econômicos da pandemia do novo coronavírus, as contas do chamado setor público consolidado (que englobam União, Estados, municípios e estatais, com exceção de Petrobrás e Eletrobrás) fecharam no azul em R\$ 2,953 bilhões em outubro, informou nesta segunda-feira, 30, o Banco Central.

Esse foi o primeiro resultado positivo desde janeiro e interrompe uma sequência de oito meses de contas no vermelho. Desde que a covid-19 chegou ao País, o governo tomou medidas para tentar conter os efeitos econômicos da doença. Em setembro deste ano, as contas públicas ficaram negativas em R\$ 64,559 bilhões.

O resultado primário reflete a diferença entre receitas e despesas do setor público, antes do pagamento da dívida pública. Em função da pandemia, cujos efeitos econômicos se intensificaram em março, o governo federal e os governos regionais passaram a enfrentar um cenário de forte retração das receitas e aumento dos gastos públicos.

"É uma mudança de cenário, porque desde março observamos déficits primários muito altos, em função das medidas adotadas para enfrentar a pandemia de covid-19. Entre abril e junho, os saldos negativos tiveram uma média mensal de R\$ 138 bilhões. Entre julho e setembro, a média de déficit foi de R\$ 77,7 bilhões", disse o chefe do Departamento de Estatísticas do Banco Central, Fernando Rocha .

O resultado fiscal de outubro foi composto por um déficit de R\$ 3,210 bilhões do governo central (Tesouro, Banco Central e INSS). Já os governos regionais (Estados e municípios) influenciaram o resultado positivamente com R\$ 5,164 bilhões no mês. Os municípios também tiveram resultado positivo, de R\$ 157 milhões. Já as empresas estatais registraram superávit primário de R\$ 998 milhões.

"A arrecadação dos municípios e Estados é bastante ligada à retomada econômica e, com essa retomada em 'V' (ou seja, de recuperação no mesmo ritmo da queda) da atividade por causa do auxílio emergencial, você tem níveis de arrecadação dos governos regionais que já estão acima do ano anterior", afirma o economista da GO Associados Alexandre Lohm .

A crise fiscal parece ter sido menor do que o antecipado do lado dos governos regionais, diz Lohmann, e o próprio programa de auxílio da União a Estados e municípios superou em valores a arrecadação perdida em decorrência da pandemia. A dúvida, agora, é se esse movimento nos caixas de governadores e prefeitos é sustentável, afirma o analista.

"Tem uma incerteza política grande por causa dessa votação do Orçamento que, junto com o fim do auxílio emergencial, deve pesar sobre a atividade, embora deva ter uma recuperação do setor de serviços que pode ajudar", diz Lohmann. Para o economista, também há algum sinal de melhora das receitas da União, além da retomada no pagamento de impostos que tinham sido adiados.

A projeção do Tesouro para o rombo fiscal do setor público consolidado em 2020 é de R\$ 856,7 bilhões. O montante equivale a 11,9% do Produto Interno Bruto (PIB). Para o governo central, o déficit estimado é de R\$ 844,3 bilhões (11,7% do PIB).

No ano

As contas do setor público acumularam um déficit primário de R\$ 632,973 bilhões no ano até outubro, o equivalente a 10,58% do PIB. Este resultado foi consequência do desempenho registrado nos últimos meses, em meio aos efeitos da pandemia do novo coronavírus na economia.

O déficit fiscal no ano até outubro ocorreu na esteira do déficit de R\$ 680,211 bilhões do Governo Central (11,37% do PIB). Os governos regionais (Estados e municípios) apresentaram um superávit de R\$ 42,284 bilhões (0,71% do PIB) no período. Os municípios tiveram um saldo positivo de R\$ 1,467 bilhão e as empresas estatais, de R\$ 4,954 bilhões no período.

Dívida sobe

Na esteira do aumento dos gastos dos governos para fazer frente à pandemia do novo coronavírus, a dívida pública brasileira acelerou em outubro. Dados divulgados nesta segunda-feira, 30, pelo BC mostram que a Dívida Bruta do Governo Geral fechou outubro aos R\$ 6,575 trilhões, o que representa 90,7% do PIB. Em setembro, a dívida pública tinha fechado no equivalente a 90,5% do PIB. No melhor momento da série, em dezembro de 2013, a dívida bruta chegou a 51,5% do PIB.

Com o aumento de despesas públicas em função da pandemia do novo coronavírus, a expectativa é de que a dívida bruta continue a subir nos próximos meses no Brasil. Este é um dos principais fatores de preocupação dos economistas do mercado financeiro.

A Dívida Bruta do Governo Geral – que abrange o governo federal, os governos estaduais e municipais, excluindo o Banco Central e as empresas estatais – é uma das referências para avaliação, por parte das agências globais de classificação de risco, da capacidade de solvência do País. Na prática, quanto maior a dívida, maior o risco de calote por parte do Brasil.

O BC informou ainda que a Dívida Líquida do Setor Público (DLSP) passou de 61,4% para 61,2% do Produto Interno Bruto (PIB) em outubro de 2020. A DLSP atingiu R\$ 4,436 trilhões. A dívida líquida apresenta valores menores que os da dívida bruta porque leva em consideração as reservas internacionais do Brasil, hoje na casa dos US\$ 355 bilhões. / COLABOROU CÍCERO COTRIM

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/11/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO FOCA APROVAÇÃO DA BR DO MAR NA PRIMEIRA REUNIÃO APÓS ELEIÇÕES

O líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros, concentrou esforços na discussão sobre o projeto de mudanças nas regras sobre cabotagem, e não na reforma tributária e na PEC Emergencial

Por Raphael Di Cunto, Valor — De Brasília



[https://s2.glbimg.com/rgh7BmUsJOCi3Yblz0RfdhHPnHA=/0x0:1153x906/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/5/5/zOLwh6QXiXz9PLqgSzLw/17bra-100-dfpauta-a6-img01.jpg](https://s2.glbimg.com/rgh7BmUsJOCi3Yblz0RfdhHPnHA=/0x0:1153x906/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/5/5/zOLwh6QXiXz9PLqgSzLw/17bra-100-dfpauta-a6-img01.jpg)

— Foto: Jorge William/Agência O Globo

Na primeira reunião pós-eleição, o líder do governo na Câmara, deputado Ricardo Barros (PP-PR), concentrou esforços na discussão sobre o projeto de mudanças nas regras sobre cabotagem (navegação costeira), batizado pelo governo de BR do Mar, e não tratou da reforma tributária nem da Proposta de

Emenda Constitucional (PEC) Emergencial.

Havia expectativa de que, passado o segundo turno da eleição municipal, o governo apresentasse as propostas sobre os dois temas. A PEC Emergencial, de corte de despesas obrigatórias para abrir espaço no Orçamento para ampliar o Bolsa Família, está em tramitação no Senado. Já a reforma tributária é a pauta principal que o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), tenta votar neste fim de ano.

Segundo líderes que participaram da reunião desta segunda-feira, haverá um segundo encontro na quarta-feira, às 9h, antes da sessão da Câmara, para continuar o assunto. Os parlamentares aguardam para saber se o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), convocará uma reunião com todos os partidos para decidir os projetos que serão votados até o fim do ano.

Mesmo o projeto da BR do Mar, foco das atenções do governo nesta segunda-feira, está com dificuldades para avançar. Há pressão contrária dos caminhoneiros, divergências dentro da base do governo e a oposição tenta adiar sua votação para depois da eleição das Mesas Diretoras do Congresso, em 1º de fevereiro.

Restam três semanas e meia para o recesso parlamentar. Parte dos deputados defende que será preciso um grande esforço para votar os projetos até o dia 23 de dezembro ou suspender parte do recesso, retomando as atividades na segunda semana de janeiro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/11/2020

CORTES DA OPEP NÃO DEVEM INFLUENCIAR META DE DESINVESTIMENTO, DIZ PETROBRAS

Segundo o presidente da estatal, Opep tem interferência nos preços de curto prazo, mas não nos preços de longo prazo. "Nós trabalhamos com horizonte de longo prazo"

Por Gabriela Ruddy e André Ramalho, Valor — Rio

A meta de desinvestimentos da Petrobras não deve ser afetada por eventuais prorrogações dos cortes na produção da Organização de Países Exportadores de Petróleo (Opep).

"O plano de desinvestimentos está aí, não temos intenção de aumentar, fomos muito transparentes e listamos os ativos à venda. A Opep tem interferência nos preços de curto prazo, mas não nos preços de longo prazo. Nós trabalhamos com horizonte de longo prazo", afirmou o presidente da petroleira, Roberto Castello Branco, durante coletiva de imprensa.

Castello Branco acrescentou que existem muitas incertezas no mercado e que no momento é difícil estimar os preços futuros das commodities. A Opep e um grupo de aliados mantém cortes de produção este ano para compensar a queda nos preços do petróleo causada pela diminuição na demanda em meio à pandemia.

A Petrobras usou como base em seu plano estratégico 2021-2025 a projeção de que o preço do barril de petróleo tipo Brent ficará na média de US\$ 45 entre 2021 e 2022.

Ao todo, a companhia espera levantar de US\$ 25 bilhões a US\$ 35 bilhões com venda de ativos de 2021 a 2025.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/11/2020

CADA PETROLEIRA VAI DEFINIR UMA TRAJETÓRIA NA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, DIZ PRESIDENTE DO IBP

Mesmo em meio à transição energética e à queda no preço do petróleo após a pandemia, a expectativa do IBP é que a indústria brasileira de óleo e gás atraia de US\$ 10 bilhões a US\$ 12 bilhões em investimentos por ano

Por Gabriela Ruddy, Valor — Rio

Em meio às discussões sobre a opção das empresas produtoras de petróleo por investir ou não em geração de energia renovável na transição para uma economia de baixo carbono, a presidente do Instituto Brasileiro do Petróleo (IBP), Clarissa Lins, acredita que cada companhia vai tomar um caminho diferente. “Cabe a cada empresa definir sua trajetória de acordo com suas competências e vantagens competitivas. A beleza de ter todos esses caminhos é dar a cada acionista a opção de escolher o perfil que mais lhe agrada”, diz Lins.

A executiva destaca que o movimento já está em curso: enquanto petroleiras europeias, como Shell e Equinor, estão investindo em geração de energia solar, por exemplo, companhias americanas apostam no aumento da eficiência para produzir óleo a custos menores e em novas tecnologias para redução das emissões de carbono.



[https://s2.glbimg.com/IX56_y36ENcPWx8aagji-YrU_VU=/0x0:2000x1488/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/Q/E/nSfuJuSCqyBEQPPJpZOQ/clarissa-lins-i.jpg](https://s2.glbimg.com/IX56_y36ENcPWx8aagji-YrU_VU=/0x0:2000x1488/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/Q/E/nSfuJuSCqyBEQPPJpZOQ/clarissa-lins-i.jpg)

Presidente do IBP, Clarissa Lins — Foto: Divulgação

Mesmo em meio à transição energética e à queda no preço do barril de petróleo após a pandemia de covid-19, a expectativa do IBP é que a indústria brasileira de óleo e gás atraia de US\$ 10 bilhões a US\$ 12 bilhões em investimentos por ano: “É uma indústria que mesmo em momentos de austeridade gera uma movimentação econômica muito forte”, diz Clarissa. Ela destaca, no entanto, que para isso é fundamental que o país mantenha um ambiente institucional e regulatório competitivo e lembra que os principais concorrentes do Brasil na atração de investimentos são o Golfo do México, a Guiana e o Oeste da África.

Um dos termômetros da atratividade do Brasil é a feira de negócios Rio Oil & Gas, que terá sua 20ª edição realizada pela primeira vez de modo completamente virtual. O principal evento da indústria na América Latina está programado para os dias 1 a 3 de dezembro.

“Com o evento digital, conseguimos espaço para discutir várias nuances da indústria e acessar mais palestrantes no Brasil e fora do país. Temos que discutir os temas que estão em debate na sociedade, como diversidade, novas fontes energéticas, biocombustíveis, a abertura do mercado de gás, riscos cibernéticos”, explica a presidente do instituto, que é responsável pela organização da feira.

O novo modelo veio para ficar: o evento sofre uma reformulação e passa a ser híbrido, parcialmente digital, nos próximos anos. Além disso, em 2021 a parte presencial da Rio Oil & Gas deixa o centro de convenções Riocentro, na Barra da Tijuca, onde vem tradicionalmente sendo

realizado nos últimos anos e passa para o Porto Maravilha, na região portuária do Rio. “Nos abrimos para o mar, que é a vocação da indústria de óleo e gás brasileira”, diz a executiva sobre o evento programado para os dias 21 a 24 de setembro de 2021.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/11/2020

FUNDO RECEBERÁ US\$ 200 MILHÕES DE GRUPO CHINÊS PARA INVESTIR NO PAÍS

Fundo brasileiro já tem 20 ativos em análise, entre eles campos maduros de óleo e gás da petroleira 3R, mineração e ativos de infraestrutura e energia renovável

Por Gabriela Ruddy — Do Rio



[https://s2.glbimg.com/zc4Eg4rrlpFyVXd4Hnv9cCC_3CA=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/Q/v/16pek4QMCyULrmMTinBg/foto30emp-101-rubicon-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/zc4Eg4rrlpFyVXd4Hnv9cCC_3CA=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/Q/v/16pek4QMCyULrmMTinBg/foto30emp-101-rubicon-b1.jpg)

Co-fundadores Pedro Cecchi, diretor financeiro, e Pedro Guimarães, CEO, que firmaram parceria com a chinesa CDIL — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O fundo de investimentos brasileiro Rubicon vai receber um aporte de US\$ 200 milhões do grupo China Development Integration Limited (CDIL). O objetivo, com esses recursos, é buscar oportunidades para a empresa chinesa nos setores de óleo e gás, energias renováveis, infraestrutura, mobiliário, agropecuário, saneamento e mineração no Brasil.

“Vemos potencial no Brasil porque é um país rico em recursos, o que falta é acesso ao capital estrangeiro. Acreditamos que o Brasil pode ser uma nova potência econômica na América Latina se usar seus recursos apropriadamente e investir em educação. Nossa ideia é identificar companhias e ativos que vão poder seguir para um novo estágio de desenvolvimento com os nossos investimentos”, afirma Edmond Amir, chefe de projetos internacionais da empresa chinesa, sediada em Hong Kong.

A gestora de ativos brasileira foi fundada há seis meses pelos executivos Pedro Cecchi e Pedro Guimarães, que trabalharam na petroleira PetroRio. “Nossa tese é que, com o mercado desaquecido, aqueles que tiverem liquidez vão poder entrar, pois muitas empresas vão ter dificuldade de acesso a capital de giro ou capital para expansão”, diz Guimarães, presidente da Rubicon.

De acordo com o executivo, a Rubicon tem 20 ativos em análise, entre eles campos maduros de óleo e gás da petroleira 3R e minas da MMX, além de oportunidades em geração de energia solar e eólica, portos, aeroportos, hotéis, frigoríficos e na área de tratamento de água. Também há interesse em participar em um eventual aumento de capital da PetroRio, possibilidade que vem sendo comentada por executivos da petroleira. “A Rubicon vai buscar ativos estressados ou que tenham uma operação financeira e corporativa enxuta. Nosso foco é em custo operacional baixo, para dar acesso a capital a essas empresas”, explica Guimarães.

A companhia não pretende operar ativos na área de óleo e gás, mas considera a possibilidade no setor de geração de energia elétrica, por exemplo. A ideia é escolher projetos de longo prazo com possibilidade de retorno financeiro exponencial. “Queremos ter um papel ativo como acionistas”, afirma Guimarães.

Todo o valor a ser investido nos ativos virá da companhia chinesa. O Rubicon vai ser responsável pela análise e escolha dos ativos, além da criação dos Fundos de Investimento em Participação (FIPs) que serão responsáveis pela gestão de cada investimento.

A iniciativa da CDIL de investir no Brasil faz parte da “Nova Rota da Seda”, diretriz do governo chinês para investimentos em países aliados. A companhia analisa oportunidades em outros países na América Latina, como no Panamá, mas no momento tem como principal interesse a entrada no Brasil. “A China tem um relacionamento de bons termos com todos os países na América Latina. Entendemos que existem dificuldades entre os Estados Unidos e a China. Por anos, os Estados Unidos foram a única potência mundial, mas na China acreditamos que o mundo pode acomodar diversas potências econômicas”, acrescenta o engenheiro sênior da CDIL, Liu Cansheng.

O chefe de projetos internacionais da companhia acredita que comentários hostis e críticas à China feitos pelo presidente Jair Bolsonaro e seus aliados nos últimos anos podem se tornar mais amenos após a derrota de Donald Trump na eleição presidencial dos Estados Unidos. “O Brasil precisa abrir suas portas para este tipo de investimento. A China é quem está consumindo mais recursos no mundo, com grandes demandas de zinco e lítio, por exemplo”, diz Amir

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/11/2020

PORTO DE PARANAGUÁ RECEBE 30,5 MIL TONELADAS DE SOJA DOS EUA

É a primeira carga importada pelo porto paranaense em uma década

Por Naiara Albuquerque, Valor — São Paulo

Um carregamento de 30,5 mil toneladas de soja produzida nos Estados Unidos chegou nesta sexta-feira, 27, ao porto de Paranaguá, no Paraná, de acordo com informações da agência Reuters.

Segundo dados de agências marítimas, o navio Discoverer foi fretado pela francesa Louis Dreyfus (LDC) e já se encontra nas imediações do porto. Ele trouxe a primeira carga de soja importada pelo Porto de Paranaguá em pelo menos uma década e irá atracar entre 7 e 15 de dezembro.

A compra brasileira de soja americana ocorre após o Brasil ter negociado grandes volumes do grão com a China, o que diminuiu os estoques para atender o consumo doméstico.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 27/11/2020



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

NAVIO ERRA MANOBRA E COLIDE COM OUTRAS EMBARCAÇÕES NO TERMINAL DA PONTA DA MADEIRA, EM SÃO LUÍS

Em nota, Vale diz que prejuízos foram apenas materiais e que até o fim deste domingo (29) as embarcações devem ser fundeadas em outro local para ser inspecionadas.

Por G1 MA — São Luís



[https://s2.glbimg.com/8DCH7360imFpoiSJATIGLg_0xb4=/0x0:1280x720/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/F/e/RBz0z6Q9y2XFItZ4zOwA/1d7365bc-c340-40ad-a49d-164a41620fde.jpg](https://s2.glbimg.com/8DCH7360imFpoiSJATIGLg_0xb4=/0x0:1280x720/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_59edd422c0c84a879bd37670ae4f538a/internal_photos/bs/2020/F/e/RBz0z6Q9y2XFItZ4zOwA/1d7365bc-c340-40ad-a49d-164a41620fde.jpg)

Navio erra manobra e colide com outros navios no Terminal da Ponta da Madeira, em São Luís — Foto: Divulgação/Vale

Um navio de propriedade da empresa japonesa NS United Kaiun Kaisha colidiu com outros dois navios

durante uma manobra de atracação no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís, na tarde deste sábado (28). A Vale, proprietária do terminal, comunicou que houve apenas danos materiais e que o porto segue operando normalmente.

Segundo a mineradora, a manobra de atracação estava sendo feita pelo navio no Píer IV Sul, do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira. Os dois navios atingidos estavam parados no Píer III do mesmo terminal.

A Vale explica, ainda, que os navios estão sendo desatracados e até o fim da tarde deste domingo estarão fundeados a 25 milhas do local para inspeções. As autoridades portuárias foram acionadas e atuam na investigação do incidente com apoio das equipes da Vale.

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira foi inaugurado em 1986 foi pensado para atender a necessidade de escoamento de minério de ferro e manganês provenientes de Carajás — o trajeto é todo feito por modal ferroviário.

Veja, abaixo, a nota emitida pela Vale sobre o acidente:

"A Vale informa que no início da tarde de sábado (28/11), o navio NSU Carajás, de propriedade da empresa japonesa NS United Kaiun Kaisha, durante manobra de atracação no Píer IV Sul, do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, abalroou dois outros navios atracados no Píer III do referido terminal. Houve apenas danos materiais, sem vítimas nem danos ambientais. Os navios estão sendo desatracados e até o fim da tarde deste domingo estarão fundeados a 25 milhas do local para inspeções. O porto opera normalmente. As autoridades portuárias foram acionadas e atuam na investigação do incidente com apoio das equipes da Vale."

Outro acidente em fevereiro

O navio Stellar Banner sofreu duas fissuras no casco no dia 25 de fevereiro, logo após ter saído do Terminal Portuário da Ponta da Madeira em São Luís, com destino a um comprador em Quingdo, na China. A embarcação possui capacidade para 300 mil toneladas de minério de ferro e tem 340 metros de comprimento, o equivalente a dois campos de futebol.

Segundo a Capitania dos Portos do Maranhão, logo após identificar as fissuras no casco, o navio começou a afundar no Oceano Atlântico, a cerca de 100 km da costa do litoral do Maranhão.

Por conta da situação de emergência, o comandante do navio emitiu um alerta e levou o Stellar Banner para um banco de areia, onde ficou encalhado. O navio tinha 20 tripulantes, sendo 12 coreanos e oito filipinos. Ninguém ficou ferido.

Só após três meses encalhado, o navio mercante sul-coreano Stellar Banner foi afundado às 10h desta sexta-feira (12), na costa do Maranhão. De acordo com a Marinha do Brasil, a operação foi iniciada às 5h e os procedimentos transcorreram como planejados pelas autoridades ambientais

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

Data : 30/11/2020

FOLHA DE S.PAULO

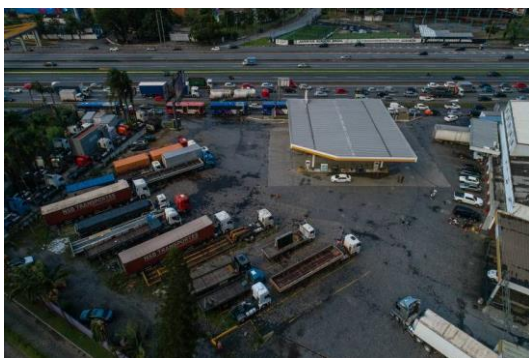
FOLHA DE SÃO PAULO - SP

PORTO DE SANTOS TERÁ MAIS 150 MIL METROS QUADRADOS DE ESTACIONAMENTO PARA CAMINHÕES

Áreas que serão concedidas a terceiros deverão contar com infraestrutura para os motoristas

O porto de Santos, no litoral de São Paulo, pretende disponibilizar cerca de 150 mil metros quadrados para novos estacionamentos rotativos para caminhões.

Segundo a SPA (Santos Port Authority), serão abertas cinco áreas: quatro na margem direita, na região de Santos, e uma na área esquerda do porto, na área do Guarujá.



A autoridade portuária fará no primeiro trimestre de 2021 um chamamento público para ofertar a exploração desses locais por terceiros, que deverão prover infraestrutura para os caminhoneiros.

https://f.i.uol.com.br/fotografia/2020/11/28/16065782445fc27044af661_1606578244_3x2_lg.jpg

Categoria dos caminhoneiros surfa aumento de exportações de commodities e boom da logística, com expansão das vendas virtuais; na foto, caminhões parados em posto de gasolina da Dutra em Guarulhos - Mathilde Missioneiro/Folhapress

Hoje, essas áreas, que equivalem a cerca de 18 campos de futebol, em sua maioria estão invadidas.

Estacionamentos privados cobram em torno de R\$ 600 por mês, relatam caminhoneiros. O motorista Vinicius Fragoso Monteiro, 39, diz que quem não pode pagar fica sujeito a multa em áreas de parada proibida, além de assaltos.

Após meses de baixa produtividade por causa da pandemia, caminhoneiros vivenciam uma alta de fretes e novos pedidos, devido à retomada da atividade industrial no país e às encomendas via comércio eletrônico.

"Temos companheiros que ficaram até 90 dias em casa, alguns perderam os seus caminhões, mas agora melhorou", afirmou o caminhoneiro José Edgar de Souza, 39.

"O fluxo de cargas voltou a crescer agora, então a fila também aumentará nesse fim de ano", disse Alexsandro Viviani, presidente do Sindicam (Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Autônomos)?

O porto, porém, descarta esse risco e afirma que não há filas na cidade desde 2014, quando foi adotado um sistema de agendamento. Desde então, segundo a SPA, nenhum terminal portuário recebe mais que sua capacidade de atendimento.

A Prefeitura e a Ecovias, concessionária que administra a rodovia de acesso aos terminais, afirmaram que não há filas em Santos.

Os terminais privados, por sua vez, vão bancar uma reforma de R\$ 750 mil no píer 1 (margem direita) para tentar desafogar a fila recorrente de navios.

Em outubro, embarcações que transportam grânéis líquidos chegaram a esperar 22 dias para poder desembarcar com suas cargas no cais do lado direito, na Alemoa. Por sobrestadia, multa cobrada por exceder o tempo de permanência em um porto, algumas empresas deixaram a cidade como rota logística.

O porto bateu recorde de movimentação no mês passado, com 4,3 milhões de toneladas de cargas containerizadas.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

Data : 29/11/2020

PETROBRAS PREVÊ DISTRIBUIR ATÉ US\$ 35 BI EM DIVIDENDOS EM 5 ANOS

Empresa projeta arrecadar o mesmo valor com a venda de ativos

Por Nicola Pamplona

RIO DE JANEIRO - O plano de investimentos da Petrobras para os próximos cinco anos prevê a distribuição de até US\$ 35 bilhões (R\$ 185 bilhões pela cotação atual) em dividendos. A empresa espera uma arrecadação do mesmo valor de venda de novos ativos no período.

O plano reduziu em 27% o valor dos investimentos para cinco anos, em relação à estimativa anterior, sob o argumento de que a Petrobras precisa focar em projetos mais rentáveis para conseguir reduzir sua dívida e remunerar acionistas em um cenário de petróleo mais barato após a pandemia.

Foi o segundo corte de investimentos da gestão Roberto Castello Branco e reforça a estratégia da companhia de concentrar suas atividades no pré-sal, que receberá 60% dos US\$ 55 bilhões (R\$ 291 bilhões) previstos para o período. Com menos aportes, a empresa espera atingir a meta de redução da dívida para US\$ 60 bilhões (R\$ 318 bilhões) em 2022.

"A Petrobras não vai ficar menor, vai ficar mais forte. Você pode ter muitos negócios e ser um gigante de pés de barro", defendeu Castello Branco em evento para detalhar o plano de negócios a analistas nesta segunda (30).

Segundo ele, a estratégia permitirá à empresa "gerar uma quantidade de valor extraordinária para seus acionistas".

Em outubro, a companhia alterou sua política de dividendos, permitindo a distribuição de recursos mesmo em anos de prejuízo. A mudança permite ainda pagar valores maiores do que o mínimo previsto em lei quando a dívida estiver abaixo da meta de US\$ 60 bilhões.

No evento desta segunda, a diretora de Finanças e Relações com Investidores da estatal, Andrea Almeida, disse esperar que os maiores volumes de dividendos ocorram a partir de 2023, já que nos anos anteriores o fluxo de caixa livre ainda deve ser destinado principalmente à redução da dívida.

O plano prevê geração de US\$ 150 bilhões (R\$ 795 bilhões) no período: até US\$ 35 bilhões (R\$ 185 bilhões) em venda de ativos e o restante com geração de caixa de suas operações. Os gastos preveem, além dos investimentos e dos dividendos, o pagamento de até US\$ 35 bilhões em dívidas e de mesmo valor em amortização de arrendamentos de plataformas.

Na abertura do evento, Castello Branco disse que a ideia é "privilegiar valor sobre volume [de produção]" e que só projetos viáveis com petróleo a US\$ 35 (R\$ 185) serão aprovados. Ele afirmou ainda que a empresa se esforça para implantar uma "cultura de geração de valor", com base na meritocracia.

Nesse sentido, a companhia já aprovou em 2019 um novo plano de remuneração variável que amplia os bônus de seu quadro executivo —o presidente, por exemplo, pode ganhar até 13 salários. A ideia, diz, "é fazer de cada empregado um pequeno empresário, um pequeno empreendedor que tem que gerar lucro na sua atividade".

Na programação de venda de ativos, além dos processos já iniciados, a Petrobras incluiu uma fatia do campo de Marlim, que já foi o maior produtor de petróleo do país, a participação remanescente da BR Distribuidora, a subsidiária de biocombustíveis, a fatia na petroquímica Braskem e os gasodutos de escoamento da produção do pré-sal.

A expectativa da empresa é que os maiores processos em curso, que envolvem 8 de suas 13 refinarias, comecem a ser concluídos em 2021. As negociações foram abertas em 2019, mas a empresa diz que a pandemia retardou os cronogramas de venda desses ativos.

O plano de investimentos entre 2021 e 2025 separa 84% do orçamento previsto para o setor de exploração e produção. Ainda assim, a estatal prevê estabilidade na produção de petróleo no período: o volume previsto para 2025, de 2,7 milhões de barris de óleo e gás por dia, é praticamente o mesmo de 2021.

O diretor de Exploração e Produção da companhia, Carlos Alberto Pereira Oliveira, afirmou que a falta de crescimento reflete a venda de campos responsáveis por uma produção de cerca de 600 mil barris por dia. Sem o desinvestimento, disse, a estimativa para 2025 seria de 3,3 milhões de barris de óleo e gás.

Conforme a Folha antecipou, a Petrobras retirou de seu horizonte de investimentos o início da produção das reservas gigantes de petróleo e gás de Sergipe. A região receberá US\$ 2 bilhões (R\$ 10,6 bilhões) até 2025, mas ainda não há previsão do início das operações nesse período.

A área de refino receberá US\$ 3,7 bilhões (R\$ 19,6 bilhões), com foco na modernização de três refinarias que ficarão com a estatal para a produção de combustíveis menos poluentes. Já na área de gás serão investidos US\$ 1,1 bilhão (R\$ 5,8 bilhões) na ampliação da capacidade de movimentação e tratamento de gás natural.

Criada pela gestão Castello Branco, a diretoria de Logística e Comercialização terá US\$ 2,1 bilhões (R\$ 11,1 bilhões), que serão direcionados a manutenção de manutenção de dutos e terminais, docagem de navios, remoção de dutos da região metropolitana de São Paulo e participação na licitação do Terminal da Alemoa, no Porto de Santos, que é usado atualmente pela empresa.

O plano reserva US\$ 1 bilhão (R\$ 5,3 bilhões) para iniciativas ambientais, com foco na redução das emissões de gases poluentes nas operações da companhia. O valor é equivalente ao do plano anterior, mesmo com a redução do investimento total. "Na prática, estamos dando maior hierarquia aos projetos ligados à gestão de carbono", disse o diretor de Relações Institucionais, Roberto Ardenghy.

Fonte: Folha de São Paulo - SP

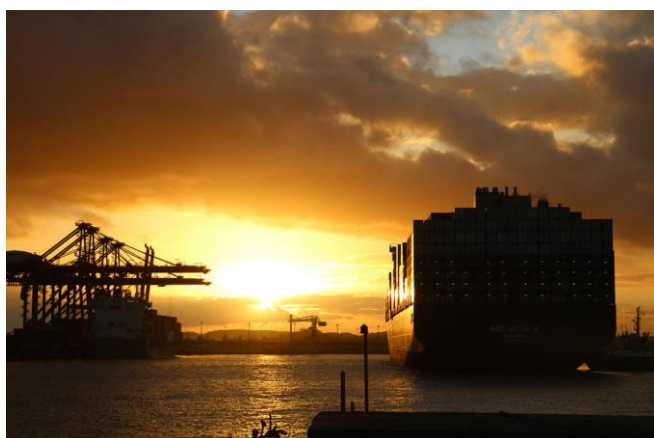
Data : 30/11/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

'UNLEASH MARKET FORCES': UM NOVO CONCEITO PARA A REGULAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO

Por Luis Claudio Santana Montenegro OPINIÃO 30/11/2020 - 18:04



2020.

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200816--navio-porta-container-porto-de-suape-porteiner.jpg>

A atual expressão de ordem para a regulação do setor portuário brasileiro tem origem em um termo em inglês que significa, na tradução literal, “desencadear” ou “liberar”. Trata-se do termo “Unleash potencial logístico”, apresentado por Geanluca Lorenzon, secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) durante o último encontro da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), em outubro de

A expressão foi citada em debate sobre a possibilidade de busca por preços de aluguel ("Rent Seekin") em consequência do arcabouço regulatório, em que alguns comportamentos de mercado buscam renda econômica com pouca ou nenhuma reciprocidade de aumento de produtividade. A resposta do secretário se referia ao papel da regulação portuária, alertando para a necessidade de que o potencial logístico ocorra em ambiente em que os atores possam tomar seus riscos, sem necessidade de fomento ou controle pelos órgãos reguladores.

A interpretação do secretário soma-se ao entendimento do diretor Francisval Mendes, da Antaq, no voto proferido sobre definição de preço teto nacional para o Serviço de Segregação e Entrega - SSE. As equipes regulatórias da Agência seguem o mesmo caminho quando fundamentam de forma brilhante a Resolução Normativa 34/2019, sempre interpretando que a mínima intervenção regulatória no setor portuário, ou seja, o entendimento de que o papel da regulação portuária no momento deve ser de "unleash market", ou seja, da ampla liberação de mercado.

Complexidades ou obviedades? O quadro de concorrência pelo serviço de armazenagem de contêineres nos portos brasileiros parece complexo diante de quase uma década de debates e ações regulatórias das mais diversas.

Porém, a questão técnica é relativamente simples, e até mesmo óbvia. São justamente as ações regulatórias impostas ao longo desse tempo que tornaram o assunto cada vez mais intrincado, em uma cruzada de ações regulatórias, sem correspondência clara com os resultados esperados, que aparentemente nos tem permitido avançar pouco.

Na verdade, a discussão sobre a liberdade econômica é a que se mostra mais aderente a esse tema e, nesse sentido, a própria SEAE publicou Instrução Normativa que estabelece o programa "Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial – Fiarc ", com o objetivo de aprimorar o conjunto de normas infralegais que disciplinam questões de natureza regulatória e concorrencial no Brasil.

A proposta é de um approach estruturante e disruptivo sobre o estoque regulatório vigente, especialmente sobre aquele referente ao funcionamento da economia brasileira. Dentre as justificativas da SEAE está o Custo Brasil, estimado em cerca de R\$ 1,5 trilhão, sendo que, desses, cerca de R\$ 200 bilhões anuais são decorrentes do custo da ineficiência regulatória.

Vale a pena nos debruçarmos sobre algumas das questões apresentadas no programa, para avaliarmos como elas se encaixam nas discussões regulatórias sobre a concorrência em serviços de armazenagem de contêineres nos portos brasileiros.

Frente de avaliação regulatória - Um primeiro ponto a se destacar se refere a possíveis enunciados regulatórios anticoncorrenciais, ou seja: aqueles que criam riscos econômicos e jurídicos para a entrada de novos investidores, por meio da concessão de facilidades concorrenciais ou subsídios de forma discriminatória, quando os critérios ou condições de acesso não são objetivos a todos os agentes.

Pois é disso que se trata a tentativa de inserir um preço teto único nacional artificialmente determinado, com base em custos (médios ou marginais) dos serviços, impedindo que a livre concorrência estabeleça o preço de equilíbrio de mercado competitivo. As consequências desse tipo de ação são, invariavelmente, o subsídio cruzado, a possibilidade de ineficiência sistêmica pela não utilização das capacidades disponíveis nos terminais portuários, e o risco de afastar os atuais altos níveis de investimento nesses terminais.

Outro ponto importantíssimo da Frente trata de especificações para exercícios de atividade econômica, não necessárias ao fim almejado, em que o risco oferecido na ausência dessas especificações é inexistente, irrelevante ou impossível.

É esse exatamente o caso se de estabelecer a priori um preço teto nacional sem que antes exista detecção específica clara de cobrança abusiva de preço pela execução dos reais serviços de SSE. Na contramão das melhores práticas internacionais do setor portuário, as evidências claras são de que esse tipo de regulação acabe por promover um ambiente inviável para investimentos e para a melhoria da oferta de bens e serviços pelo mercado.

Meu grande colega, Dr. Mauricio Araquam, costuma dizer que, se a prática de retirada de malas em aeroportos fosse nacional, a burocracia não nos permitiria tirar nossas malas de lá. O modelo internacional, de baixíssima interferência regulatória e atuação pontual em problemas ocasionais,

impediu que práticas antigas de controle da retirada de malas não inviabilizasse a realização das Olimpíadas e da Copa do Mundo de Futebol no Brasil.

Outro item importantíssimo do projeto Fiarc trata das situações que invertem o princípio de presunção de boa-fé e legalidade da atividade econômica. Assim, elas protegem interesses de entidades ou grupos específicos estabelecidos somente por tradição, ou interferem no mercado, mesmo com a completa ausência de elementos concretos de abuso do poder econômico para a necessidade de limitar a capacidade das empresas de definirem os preços de bens ou serviços.

Concorrência versus demanda artificial - A concorrência nas operações portuárias deve ocorrer entre terminais e operadores portuários, regulados da forma mais homogênea possível, e com capacidade suficiente para a prestação adequada dos serviços e atividades portuárias. Em Santos são quatro grandes terminais de contêineres em ambiente altamente competitivo.

Buscar medidas que interfiram na liberdade de negociação e escolha nessas relações e contratos entre privados, de pleno direito, seria o mesmo que expropriar em nome de outro privado, com enormes riscos para a busca de investidores em novos contratos de arrendamentos portuários (riscos de precificação da ineficiência ou mesmo aversão total ao risco).

Destaca-se ainda que, no caso dos donos de carga, estamos falando de segmentos empresariais gigantescos, com enorme força de negociação. Diversos desses setores, inclusive, estão contemplados na mais recente legislação de desoneração de folhas de pagamento, em especial o segmento de transportadores logísticos, muitos associados às atividades de Terminais Retroportuários Alfandegados, enquanto que ainda, no setor portuário, a legislação vigente (Lei 12.815/2013) condiciona ônus adicional dos arrendatários na contratação de mão de obra do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo).

Pois o principal ponto que se quer destacar no projeto Fiarc são ações para evitar a criação de medidas regulatórias que criem demanda artificial de serviço, prejudicando o ambiente de concorrência ao limitar a pactuação de preços entre particulares por meio do tabelamento de preços.

Ações disruptivas de liberdade econômica - Como afirmou o secretário Geanluca Lorenzon, passamos do ponto com excesso de regulação portuária. Neste momento, é preciso buscar a liberdade econômica e o exercício do máximo potencial da capacidade instalada para que seja possível obter ganhos de escala, de eficiência, e de redução de custos para o cliente final da carga. É preciso voltar a enxergar os fundamentos, entender as relações de mercado, as alternativas e escolhas para os usuários do sistema portuário e, só então, darmos um passo adiante em ações que destravem cada vez mais o setor.

Percebe-se que todos os esforços regulatórios do setor devem estar associados à maior liberdade econômica. Nesse sentido, a redução de um enorme conjunto de obrigações regulatórias aos terminais portuários é o caminho para a redução de custos e maior competitividade do setor, com ampliação do interesse de investimentos e, assim, concorrência cada vez maior nas operações portuárias nos portos brasileiros.



O "unleash" do setor portuário só ocorrerá com pensamentos disruptivos. A continuidade de modelos do passado não nos permitirá enxergar essa óbvia solução e avançarmos para a eficiência logística que todos queremos.

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201130-luis-claudio-santana-montenegro.jpg>

Luis Claudio Montenegro Luis Claudio Santana Montenegro é graduado em Engenharia Civil pela UFES, Mestre em Engenharia de Transportes pelo IME, Especialista em Engenharia de Segurança do Trabalho e em Planejamento, Gestão e Operações em Corredores de

Transporte e em Regulação de Transportes pela UFRJ. Foi Presidente do Conselho de Administração da Companhia Docas do Pará, membro do Conselho de Administração do Porto de Imbituba e do Porto de Vitória, Diretor de Planejamento da Companhia Docas de São Paulo, Diretor Presidente da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA e Assessor Parlamentar no Senado Federal. Atualmente, licenciado, atuando como sócio diretor da empresa Neowise Consultoria, Engenharia e Negócios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2020

PROJETO BR DO MAR: BONS VENTOS PARA A CABOTAGEM

Por Bruno Alamino **OPINIÃO** 30/11/2020 - 17:46

Um aumento de 1,2 milhão para 2 milhões de contêineres anuais movimentados nos portos brasileiros. Essa é uma das metas do Projeto de Lei 4199/2020, ou Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, também conhecido como BR do Mar. E as perspectivas são animadoras, mas também vêm com um alerta: com uma maior frota, a indústria naval precisará estar preparada para a demanda.

Com o projeto aprovado, o Governo Federal anuncia que, em 2021, dará em outorgas para o setor portuário e de navegação cerca de R\$ 3 bilhões. Com isso, espera elevação na oferta de embarcações da frota em 40%, através da flexibilização das regras de afretamento de navios de bandeira estrangeira. Prevê também a possibilidade de uso do Fundo da Marinha Mercante pelas mesmas empresas. Os recursos seriam usados para financiamento de projetos e até a docagem de suas embarcações em estaleiros pela costa.

Ampliar a frota é muito mais que aumentar a oferta de embarcações. Entre seus benefícios, está a melhor distribuição de portos em todo o Brasil, levando mais emprego, mercadorias e serviços para locais onde o transporte de cargas ainda é um desafio complexo.

Para os portos, os investimentos para ampliação e modernização serão muito bem vindos. Muitos estão sucateados e, com a crise que se abateu sobre o país, se apresentam em condições mínimas de funcionamento. É preciso debater e avaliar a realização de contratos temporários, que serão autorizados pelo projeto. Mesmo que por tempo determinado, movimentarão cargas e gerarão empregos para os operadores.

Além de empregos, vale destacar o ganho em formação e qualificação dos contratados. O Brasil só tem a ganhar com a chegada de novas tecnologias, assim como a ampliação do uso das que já temos hoje em solo nacional por seus trabalhadores nos portos.



Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2020

Em um ano tão conturbado como 2020, o BR do Mar espera votação até o final do ano e pode ser um ótimo presente de Natal para o setor. Não há dúvidas de que o transporte de cargas nacional precisa se modernizar. Muito além, a cabotagem é o vento que ajudará muitos outros atores da economia a se tornarem mais competitivos.

Temos rios, mar, portos. O projeto de lei está pronto e só resta à sociedade acompanhar e torcer; e ao Congresso, discutir e votar seu texto. Há muita riqueza a ser gerada nas águas do Brasil.

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201130-bruno-alamino-2.jpg>

Bruno Alamino Bruno Alamino é coordenador de Subscrição de Marine da Austral Seguradora

AÇO BRASIL MELHORA PERSPECTIVA PARA SIDERÚRGICAS EM 2020, PREVÊ CRESCIMENTO EM 2021

Da Redação ECONOMIA 29/11/2020 - 21:04

A indústria produtora de aço do Brasil voltou a melhorar suas perspectivas para este ano, apostando agora em um crescimento modesto nas vendas no país e expansão de 5,3% em 2021, segundo dados da entidade que representa as siderúrgicas divulgados nesta sexta-feira.

O setor agora espera que as vendas de aço no país cresçam 0,5% em 2020, para 18,9 milhões de toneladas, avançado para 19,9 milhões em 2021, informou o Instituto Aço Brasil a jornalistas. Em setembro, a expectativa era de alta de 3,1% nas vendas neste ano.

No auge dos impactos das medidas de isolamento social, em abril, o setor siderúrgico chegou a esperar que as vendas de aço no Brasil este ano despencassem 19%. Mas com a flexibilização da quarentena em vários Estados e o retorno da atividade econômica, a entidade foi melhorando as expectativas ao longo do ano.

Embora alguns setores da economia, como construção civil e segmentos de máquinas e equipamentos venham reportando problemas no abastecimento de aço no mercado interno, executivos do Aço Brasil afirmaram que o fornecimento está caminhando para a normalidade e que não existe risco de faltar o insumo no país.

“Zero possibilidade de desabastecimento...A prioridade é abastecer o mercado interno”, disse o presidente-executivo do Aço Brasil, Marco Polo de Mello Lopes, em apresentação online a jornalistas.

Representantes da entidade devem se reunir com o presidente Jair Bolsonaro nesta tarde em uma pauta que deve discutir justamente os relatos de problemas no abastecimento de aço. Segundo Lopes, o setor trabalha atualmente com um índice de ocupação de sua capacidade instalada de 68,4%, abaixo dos 80% que a indústria siderúrgica considera ideal. Em outubro, o indicador estava em 64,9%, depois de atingir 42% em abril. A capacidade total de produção do setor siderúrgico é de 51 milhões de toneladas por ano.

Lopes voltou a afirmar que o país enfrentou um esgotamento dos estoques durante a pandemia e, quando a atividade econômica voltou a crescer, o consumo interno de aço foi exacerbado pela necessidade de reposição desses estoques, situação que, segundo ele, “está caminhando para a normalidade”.

Parte das críticas recebidas pelo setor envolveu também seguidos reajustes nos preços do aço no mercado interno, algo que no acumulado do ano chegou a cerca de 40% de incremento em alguns tipos de ligas, segundo informam fabricantes de máquinas. O mais recente aumento, em novembro, foi de cerca de 10%.

Questionado se o setor vai defender a necessidade de novos reajustes na reunião com Bolsonaro, Lopes afirmou que a entidade não vai tratar de preços no mercado interno com o presidente.

Segundo ele, a eleição do democrata Joe Biden para a presidência dos Estados Unidos deve criar oportunidades para o Brasil negociar uma flexibilização no regime de cotas de importação imposto desde o início do governo de Donald Trump.

“A expectativa é que, com a nova administração, poderemos ter espaço para renegociar...Pelo menos que se retire o semiacabado (do regime de cotas)”, disse Lopes. Aços semiacabados são considerados uma matéria-prima da indústria da transformação e, segundo o Aço Brasil, o setor industrial norte-americano precisa do material produzido no país para se abastecer. O Brasil é o maior exportador de aço semiacabado para os EUA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2020

PORTO CENTRAL E ENP ASSINAM MEMORANDO PARA DESENVOLVIMENTO DE REFINARIA NO ES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/11/2020 - 18:57



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/201129-memorando.jpg>

A EnP, Oil Group e o Porto Central assinaram Memorando de Entendimento para desenvolvimento do projeto da RefinES Refinaria do Espírito Santo). A RefinES está sendo estudada para ser implantada na área do Porto Central, um novo complexo industrial portuário no município de Presidente Kennedy, localizado no sul do Espírito Santo.

A infraestrutura portuária em desenvolvimento pelo Porto Central e sua localização estratégica próxima dos campos de óleo & gás do Pré-sal são fatores determinantes para instalar este empreendimento neste local.

A RefinES está na fase de estudos, onde estão sendo definidos os objetivos de produção, capacidades de processamento e as rotas tecnológicas. O seu desenvolvimento segue a metodologia de aprovação por passagem de portal, com escopos definidos ao final de cada etapa para tomada de decisões.

A refinaria modular poderá ter capacidade de processar 50 mil barris por dia, sendo a implantação do projeto em duas fases, a primeira com 30 mil barris por dia e a segunda com 20 mil.

Este empreendimento possui um investimento estimado em US\$ 640 milhões (US\$ 350 milhões na fase 1 e US\$ 290 milhões na fase 2). A planta poderá processar o óleo offshore brasileiro, com 29° API, para produzir gasolina, óleo diesel, GLP (gás liquefeito de petróleo) e MGO (marine gasoil), atendendo à demanda do mercado capixaba.

A expectativa é que a RefinES entre em operação em 2 a 3 anos após a aprovação da última fase dos estudos, quando deverão seguir para as fases de implementação (contratação, construção e montagem) e operação. Assim a previsão para entrada em operação seria entre 2025 e 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2020

PORTO DE SANTOS REGISTRA MOVIMENTAÇÃO RECORDE DE CONTÊINERES EM OUTUBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/11/2020 - 18:48

O Porto de Santos atingiu em outubro a melhor marca na movimentação de contêineres para o mês ao alcançar 383.933 TEUs, alta de 0,2% sobre o recorde anterior, alcançado no mesmo mês de 2019. A marca consolida a tendência de alta dessa carga, que oscilou negativamente em meados do ano e reverteu a queda em setembro. Em tonelagem, a carga containerizada também bateu recorde para o mês, com 4,3 milhões de toneladas.

De acordo com o presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, o bom desempenho reflete o início da retomada econômica – os contêineres movimentam as cargas de maior valor agregado. “A movimentação de contêineres foi bastante afetada pela pandemia, com a redução de viagens dos navios e menor produção industrial, mas os números apontam para a recuperação da demanda no Brasil e no mundo”, avalia Biral.

O movimento acumulado do ano registrou 122,5 milhões de toneladas, crescimento de 8,7% na base anual e recorde para o período de dez meses. O resultado foi puxado pelos embarques

(exportação), que atingiram 90,4 milhões de toneladas, alta de 13,3%. Já as descargas (importações) registraram 32,2 milhões de toneladas, queda de 2,5%.

Os embarques de soja e de açúcar se destacaram como as duas cargas mais movimentadas no complexo portuário, com 21,1 milhões de toneladas e 20,1 milhões de toneladas, altas de 19,9% e 68,1%, respectivamente.

Apresentaram bom desempenho, também, a celulose, com 4,7 milhões de toneladas e aumento de 16%; o farelo de soja a granel, com 5,8 milhões de toneladas e crescimento de 15%; e o óleo combustível, com 1,8 milhão de toneladas e crescimento de 72,9%.

No período, o Porto manteve a liderança na participação da corrente de comércio brasileira, respondendo pela movimentação do equivalente a 28,4% do total das trocas comerciais.

Movimento mensal

Para o mês, outubro registrou variação negativa de 3,1% em relação ao mesmo mês de 2019, com 12,4 milhões de toneladas. Os granéis sólidos vegetais, que vinham mantendo sucessivos recordes a cada mês neste ano, tiveram queda de 7,7% em relação a outubro de 2019, com 6 milhões de toneladas. As exportações de açúcar alcançaram 2,6 milhões de toneladas, variação de 70,2%.

Os embarques no mês tiveram redução de 0,5% em relação a outubro de 2019, com 8,8 milhões de toneladas. Os desembarques reduziram 8,7% em relação ao mesmo mês de 2019, com registro de 3,6 milhões de toneladas.

O fluxo de navios em outubro foi de 403 e de 4.095 no acumulado do ano, queda de 5,4% e alta de 1,3%, nesta ordem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2020