



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

OGMO ESTUDA MUDANÇA EM SISTEMA DE ESCALAÇÃO ONLINE NO PORTO DE SANTOS

Proposta foi apresentada ao Sindicato dos Estivadores nesta semana. Categoria analisa modificações sugeridas

Por **Fernanda Balbino**



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.93614:1584523469/Posto-de-Escalac-o-n-3-OGMO-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=52f23c1&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.93614:1584523469/Posto-de-Escalac-o-n-3-OGMO-Santos.jpg?f=2x1&pf=52f23c1&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Escalação de trabalhadores portuários avulsos passou a ser somente online com a publicação da MP 945 (Arquivo)

Problemas enfrentados durante a escalação dos trabalhadores avulsos do Porto de Santos podem ter um fim em breve. Na última terça-feira, o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) apresentou a proposta de um novo modelo de escala aos estivadores. Ela vai ser encaminhada para uma assembleia da categoria, que deve acontecer na semana que vem. A expectativa dos portuários é de que a nova ferramenta entre em vigor em cerca de 20 dias.

Até o início da pandemia, os avulsos utilizavam os meios eletrônico e presencial para a escala, sendo a segunda opção a preferida da categoria. Porém, em abril, com a publicação da Medida Provisória 945, que apresentou ações para evitar o contágio pelo novo coronavírus no setor, o posto de escalação do cais foi fechado e os portuários passaram a utilizar apenas a internet para garantir seu trabalho.

“A escala online já vinha sendo disponibilizada antes da pandemia e a gente já vinha discutindo que não atendia às necessidades do trabalhador. Depois da MP, que ficou totalmente online, a coisa só piorou. Trouxe travamento em notebooks, smartphones, computador. E quando trava o acesso do trabalhador, a central deles (do Ogmo) não enxerga. Roda o número e a pessoa perde a vez”, afirmou o diretor Social do Sindicato dos Estivadores de Santos e Região (Sindestiva), Sandro Olímpio.

Como consequência, o sindicalista aponta a queda na renda dos portuários. Tentando minimizar o problema, a entidade procurou o Ogmo e pediu uma revisão no sistema. Agora, ao invés de oito segundos para o engajamento, os trabalhadores terão oito minutos para a escalação.

“A ideia é tentar minimizar o prejuízo e vamos tentar nos adaptar à metodologia de escolha. Cada turma terá oito minutos para escolher o trabalho”, explicou Olímpio. “O que pode ser adiantado no momento é que alguns pontos avançaram, o qual vimos com bons olhos. Porém, outros pontos que vem acontecendo diariamente ainda não foram eliminados, como a questão do travamento e o ressarcimento aos trabalhadores que vem sofrendo prejuízos durante a escala online”.

De acordo com o diretor do Sindestiva, a ferramenta apresentada pelo Ogmo passará por testes e simulações. E, segundo ele, nos próximos 20 dias ela já poderá entrar em funcionamento.

Agora, os estivadores devem votar a mudança na forma de escalação em uma assembleia a ser realizada na próxima semana. O sindicato estuda uma maneira de realizar a reunião de forma online. O objetivo é evitar aglomerações e riscos de contágio pela covid-19.

“Mesmo assim, gostaria de deixar bem claro que a diretoria não concorda com escala online total. A gente acha que tem que haver presencial, porque muitos companheiros não têm acesso à internet, smartphones, notebooks ou moram em locais com conexão ruim. É que nem sistema bancário. Temos condição de manusear via online, mas tem que ter parte presencial”, disse Olímpio.

Procurado, o Ogmo não respondeu até o fechamento desta edição.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 24/09/2020

OPERAÇÃO VOLTADA A MOVIMENTAÇÃO DE PRODUTOS PERIGOSOS NO PORTO TEM INÍCIO 'POSITIVO'

Ibama já inspecionou três terminais do Porto de Santos, analisando deste tipo de carga
Por Fernanda Balbino - Da Redação

Três terminais do Porto de Santos foram vistoriados nos dois primeiros dias da Operação Relíquia, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama). No total, 52 instalações portuárias serão inspecionadas até o próximo dia 7. Até agora, não foram identificadas irregularidades na armazenagem de produtos perigosos.

O objetivo da operação é rastrear a movimentação e o acondicionamento de cargas químicas ou explosivas no cais santista. Segundo a agente ambiental federal Ana Angélica Alabarce, responsável pelo Ibama na região, até agora, foram vistoriados dois terminais na Margem Esquerda e um na Margem Direita do Porto.

No primeiro caso, as vistorias aconteceram em instalações na Área Continental de Santos. Os terminais inspecionados foram os da Adonai e da Ageo, que movimentam granéis líquidos, e não apresentaram irregularidades físicas e documentais. O mesmo aconteceu na ADM do Brasil, instalação graneleira que fica na Ponta da Praia, em Santos.

“Essas primeiras vistorias foram muito positivas. Fizemos vistorias documentais e físicas. Ainda vamos analisar toda a documentação, mas tudo estava em conformidade. Mesmo com temporal, equipes foram e o trabalho foi tudo muito bem desenvolvido”, afirmou Ana Angélica.

Segundo a agente, as equipes, que contam com representantes de diversos órgãos, saem em grupos. No total, 11 viaturas vão até os terminais para os trabalhos de rastreamento das cargas.

Além do Ibama, a Autoridade Portuária de Santos, a Capitania dos Portos de São Paulo, a Receita Federal, as polícias Federal e Militar, o Exército, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) participam da operação.

As vistoriais serão realizadas até o dia 7. Já o último dia da operação será de discussões entre os órgãos. Mas os trabalhos ainda devem continuar com análises dos dados obtidos durante as inspeções.

“Estamos tomando todos os cuidados e levando à risca todas as imposições de cuidados com o covid-19. Tudo está controlado e as equipes contam com equipamentos de proteção que são muito importantes em uma operação deste porte”.

Plano

A Operação Relíqua foi motivada após uma explosão que aconteceu na zona portuária de Beirute e matou mais de 170 pessoas, além de deixar mais de 6 mil feridos. Na ocasião, uma carga de nitrato de amônio causou o acidente e a mesma mercadoria é operada no Porto de Santos.

A movimentação e a armazenagem de nitrato de amônio ocorrem no Terminal Marítimo do Guarujá (Termag), na Margem Esquerda (Guarujá). Já na Margem Direita (Santos) não há armazenamento e, quando há operação deste produto, ela é feita com descarga direta para caminhões, que deixam a zona portuária de imediato.

Como o nitrato de amônio é produzido em Cubatão, no Complexo Industrial da Yara, a instalação também será vistoriada. A empresa, do setor de fertilizantes, atua em escala global na produção, mistura, armazenamento e distribuição do insumo a partir da cidade.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 24/09/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ AUTORIZA CONSÓRCIO DOME SERVIÇOS INTEGRADOS A OPERAR TUP EM SÃO JOÃO DA BARRA (RJ)

Autorização foi publicada nesta quarta-feira (23) no DOU

A ANTAQ autorizou, nesta quarta-feira (23), a empresa Consórcio Dome Serviços Integrados a dar início à operação do Terminal de Uso Privado (TUP), denominado Terminal DOME, localizado em São João da Barra (RJ). O Termo de Liberação de Operação (TLO) está publicado no Diário Oficial da União (DOU), seção 1, página 58.

A empresa fará operação integral de atividades que compreendem a movimentação e armazenagem de carga geral, carga containerizada, granel líquido e gasoso, em observância às normas e regulamentos da ANTAQ e, especificamente, ao Contrato de Adesão nº 19/2019-MINFRA, de 3 de dezembro de 2019.

*Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ*

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data : 24/09/2020

ANTAQ DISPONIBILIZA PAINÉIS COM INFORMAÇÕES DE OUTORGAS

Objetivo é gerar conhecimento acessível ao público

A ANTAQ disponibilizou em seu site painéis que mostram, de forma clara e organizada, todos os instrumentos de outorga de exploração de áreas situadas em portos organizados e fora dos portos organizados, assim como as autorizações de Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs).

A apresentação de dados em formato de gráficos e painéis é uma forma de transformar em informações os dados obtidos pela Agência, gerando um conhecimento acessível ao público, seja ele especializado ou não. A iniciativa, realizada no âmbito da Superintendência de Outorgas, em parceria com a Secretaria de Tecnologia da Informação, visa acompanhar o mercado e assim atualizar/modernizar os regimentos/normativos da Agência.

“Como Agência Reguladora, isso nos torna mais próximos à sociedade, o que contribui para buscarmos aumentar o nível de assertividade nas proposições de políticas públicas setoriais”, afirma o diretor-geral substituto, Francisval Mendes.

Em um futuro próximo, a ideia é integrar todas as informações de outorgas, arrendamentos, instalações privadas e painéis de dados de navegação e afretamento com vistas a aprimorar a realização de macroanálises do transporte aquaviário. “Há muito tempo, a ANTAQ está consciente de sua responsabilidade enquanto autarquia com maior aptidão para obtenção de dados do setor aquaviário. A Agência tem buscado desenvolver ferramentas que viabilizem, além da consolidação de dados brutos, a divulgação de informação e a consequente construção de conhecimento”, destaca o diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski.

Para o diretor interino da Agência, Joelson Miranda, a ANTAQ “é sabedora da importância da publicidade das informações geradas, tendo a transparência como um dos princípios mais fundamentais de atuação da Agência”.

As informações podem ser obtidas diretamente nos seguintes endereços que estão disponíveis no site da ANTAQ:

Painel de Instalações Portuárias Privadas – http://bit.ly/painel_instalacoes_privadas

Painel de Instalações Portuárias em Portos Públicos – http://bit.ly/painel_arrendamento

Painel de Empresas e Linhas de Navegação – <http://web.antaq.gov.br/anuario/>

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 24/09/2020



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PROGRAMA DE TRAINEE BATE RECORDE DE INSCRIÇÕES E SATISFAÇÃO

Assessoria de Comunicação

Processo de seleção envolveu lives, entrevistas e testes digitais e, para os finalistas, dois dias de atividades presenciais em um Centro de Distribuição em operação

O Programa de Trainee da DHL Supply Chain, líder global em armazenagem e distribuição, ganhou um perfil mais digital e experiencial em 2020. Com isso, o volume de inscritos chegou a quase 15 mil, um recorde na história de mais de 10 anos do programa. O índice de satisfação, tanto por parte das áreas contratantes, como dos candidatos, também cresceu, levando a formação de um grupo de 23 selecionados com grande aderência aos valores da companhia e interesse pelo mercado logístico. O programa é um dos principais celeiros de talentos da DHL Supply Chain: 15% das lideranças da empresa são oriundos dele. O índice de retenção ao final do programa também é alto, cerca de 90%.

Empregos

"Os dois movimentos que realizamos - digitalização e experiências - tem objetivos bem claros: atrair candidatos mais diversos e sintonizados com as mudanças do mercado e acessar com maior profundidade os valores e potencial dos candidatos. Fomos bem sucedidos em ambos os aspectos, fortalecendo o programa de forma geral e formando uma turma muito motivada para o

trabalho logístico e que, certamente, irá ter uma contribuição importante para os resultados da companhia nos próximos anos", afirma Rodrigo Viscardi, Head de RH da DHL Supply Chain.

Com plataforma digital própria, o Programa adotou a promoção de lives em redes sociais para atração de candidatos. Nestas ocasiões, são convidados ex-trainees, colaboradores e lideranças da DHL para darem seus depoimentos de como é, no dia a dia, trabalhar em um operador logístico de porte global. "Buscamos pessoas graduadas há até 3 anos e com inglês fluente. É importante ressaltar que não temos qualquer tipo de restrição, ou preferência, em termos do curso realizado", explica Viscardi. Os candidatos que atendem a estes requisitos passam por testes virtuais de raciocínio, lógica e cultura geral, além de entrevistas online individuais. Seguem a próxima fase os mais bem qualificados segundo um score mesclando os resultados obtidos anteriormente.

No entanto, foi na fase presencial que as maiores mudanças foram realizadas. Os candidatos passaram a se submeter a dois dias de dinâmicas em Centros de Distribuição da DHL, um em São Paulo e outro no Rio de Janeiro. No primeiro dia, ocorre uma visita aos bastidores das operações logísticas de um dos clientes da DHL, seguido de um desafio na qual os participantes devem criar uma solução factível para um problema cotidiano, a exemplo de como reduzir custos logísticos ou como administrar o absenteísmo da equipe. Isso tudo com um tempo limitado e com a apresentação da solução para um "júri" de colaboradores da DHL. "Essa e as demais atividades presenciais são acompanhadas pelo RH, lideranças e ex-trainees que vão realizando observações e avaliações em um aplicativo", detalha o Head de RH da DHL Supply Chain.

Dez dias depois, tivemos a última etapa do processo seletivo (com os candidatos que foram aprovados na primeira etapa nas turmas do RJ e SP), em que proporcionamos uma dinâmica "mão na massa". Eles recebem instruções básicas e devem realizar de forma independente a recepção, armazenagem e expedição real de produtos - o core business da DHL. "O DNA da companhia é o piso da operação e os candidatos vivenciam isso na prática, incluindo a utilização de botas, capacetes, coletes e interação com sistemas de TI e burocracias envolvidas. É quase como se fosse um test drive da operação logística", disse Viscardi. Segue-se então a realização do Hacklog, um hackton voltado ao desenvolvimento de uma solução para o seguinte desafio: "como promover a digitalização da logística".

O processo é encerrado com bancas de entrevistas e os selecionados são avisados via um kit especial enviado a casa do novo trainee. "O programa ficou muito mais imersivo e envolvente, o que torna nossa seleção mais assertiva. Além disso, creio que essa abordagem vai contribuir para fortalecer a DHL como uma marca empregadora e um ótimo local para o desenvolvimento de carreiras bem sucedidas", conclui Rodrigo Viscardi.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 24/09/2020

AUDITORES DO TCU REÚNEM-SE COM DIRETORES DA CDRJ

ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas

Na última sexta-feira (18), os auditores do Tribunal de Contas da União (TCU), responsáveis pela auditoria que vem sendo realizada na Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), se reuniram, por videoconferência, com a Diretoria Executiva da companhia. O intuito dos auditores foi obter maiores subsídios acerca do Plano de Reestruturação Financeira elaborado em 2018 e incorporado ao Plano de Negócios da Companhia em 2019.

Na ocasião, após abertura e contextualização da CDRJ pelo Diretor-Presidente, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, foi realizada apresentação pelo Diretor de Relações com o Mercado e Planejamento, Jean Paulo de Castro e Silva, sobre os aspectos comerciais da Companhia, como expectativas de Receitas, renovação de contratos e securitização de alguns contratos de arrendamento. Em continuidade foram explanados pontos da Diretoria Administrativo-Financeira, representada pelo Diretor Indalecio Castilho Villa Alvarez. A Superintendente de Finanças, Camila

Carvalho, apresentou alguns aspectos do Balanço Patrimonial e as projeções financeiras para o próximo exercício.

O Superintendente de Gabinete, Eduardo Machado, comentou sobre as tratativas da Companhia para marcação de Assembleia Geral Extraordinária para efetivação da redução de Capital. A apresentação foi finalizada pelo Assessor Alecssander Pereira, com a explanação do recente Plano de Redução de Despesas, desenvolvido em atendimento ao Conselho de Administração, e que vem sendo acompanhado de perto pela Diretoria Executiva.

Ao fim do evento, houve manifestação positiva do Tribunal quanto às notáveis melhorias da gestão atual na companhia, que ressaltou, ainda, que foram atendidas todas as demandas por informações comerciais e financeiras necessárias à continuidade do trabalho de auditoria.

Fonte : *Portal Porto Gente*

Data : 24/09/2020

A PONTE DA ECOVIAS NÃO ATENDE AO PORTO DE SANTOS

Editorial *Portogente*

A relação porto-cidade deve ser harmoniosa e precisa ser medida na escala humana

A construção da ponte para ligação a seco das margens do Porto de Santos, no litoral paulista, proposta da Ecovias como investimento cruzado para renovação do seu contrato de concessão da Rodovias dos Imigrantes, que liga São Paulo à Santos, não atende exigências da mobilidade de um mundo cada vez mais internacionalizado. Assim, não considera o funcionamento das três cidades, por onde se estendem os cais do porto. Uma obra aguardada há quase um século.



Portogente Webinar apresenta

Agende: 22/09/2020 18h

O Túnel Submarino do Porto de Santos

- Carlos Magano (Mediador)**
Engº Consultor Ms. Logística
- Fábio Lavor**
Diretor do depº de novas outorgas e políticas regulatórias portuárias do Mirafra
- Sérgio Aquino**
Advogado Presidente da FENOP
- Tarcísio Celestino**
Prof Dr de Geotecnia da Engª EESC-USP e Gerente de Engenharia da Themag
- Márcia Costa**
Jornalista, fotógrafa, Pós-doutora em Comunicação Social

https://portogente.com.br/images/webinar_22SET2020.jpg

O Webinar Semanal do Portogente (WSP), desta terça-feira (22/9), debateu o tema “O Túnel Submarino do Porto de Santos”. O que se assistiu mostrou, de forma contundente, a superioridade do túnel como solução moderna para harmonizar os fluxos logísticos do porto e a mobilidade dos três municípios portuários vizinhos, compondo um único núcleo urbano.

E pelo perfil plano da região, com intenso uso de bicicletas para se mobilizar.



https://portogente.com.br/images/Webinar_Dad_24SET2020.jpg

A soma da população desses municípios é de aproximadamente 900.000 habitantes. Com característica turística, a região

recebe anualmente mais de três milhões de turistas. A ligação das duas margens (Santos e Guarujá), por meio de balsas, há muito se mostra deficitária e penosa. Ao olhar o horizonte da

expansão do porto, é preciso contemplar também a travessia ferroviária. As projeções são de aumento significativo na sua movimentação de carga.

No projeto do túnel está previsto passagem de veículos rodoviários pesados, veículo leve sobre trilho, bicicletas, cadeirantes e pedestres. A via das ferrovias de carga deve ser incluída. No futuro próximo precisa ser construída uma ligação ferroviária dos Portos de Santos e de São Sebastião, cuja profundidade natural pode ser um porto complementar (feeder) do de Santos.

Conforme as palavras do diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Portuárias, do Ministério da Infraestrutura, Fábio Lavor, há possibilidade de incluir no desenho de desestatização a solução da ligação seca. Por isso, o Ministério vai estar debruçado para solucionar essa questão até o primeiro semestre de 2022.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 24/09/2020

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

GOVERNO DESTINA R\$ 10 BILHÕES PARA MICRO E PEQUENOS EMPRESÁRIOS

Pequenas empresas: programa foi aprovado em julho no Congresso e sancionado mês passado pelo presidente Jair Bolsonaro

O governo federal liberou R\$ 10 bilhões para a concessão de empréstimos para microempreendedores individuais (MEIs) e empresas de pequeno porte por meio do Programa Emergencial de Acesso a Crédito (Peac-Maquinhas). A medida provisória (MP) que autoriza a abertura do crédito extraordinário foi publicada hoje (24) no Diário Oficial da União.

O programa foi aprovado em julho no Congresso e sancionado mês passado pelo presidente Jair Bolsonaro e tem o objetivo de diminuir os efeitos econômicos negativos causados pela pandemia de covid-19.

O Peac-Maquinhas usará como garantia os valores a receber de vendas feitas por meios das máquinas de cartões. A instituição financeira vai considerar o valor de vendas que passou pela maquininha um ano antes do período da pandemia, calcular o valor médio e fixar um valor de empréstimo para essa empresa, limitado ao teto de R\$ 50 mil. Os juros são de até 6% ao ano.

De acordo com o texto da MP, os recursos serão liberados a partir da contratação de operação de crédito interna (contratos ou emissão de títulos da dívida pública) e repassados ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), instituição responsável por coordenar o programa.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 24/09/2020

CARGILL VAI DESENVOLVER PROJETOS DE SUSTENTABILIDADE COM PRODUTORES RURAIS DA BA

A Cargill anunciou parceria com o Instituto Aiba (Iaiba), mantido pela Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (Aiba), para ampliar o acesso a métodos agrícolas sustentáveis que auxiliem na melhoria dos indicadores sociais, ambientais, econômicos, de saúde e de segurança na região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e oeste da Bahia).

Conforme comunicado da companhia, utilizando-se da educação e da tecnologia como seus pilares, a Cargill e o laiba estão lançando dois novos projetos. O primeiro ocorre no município de Barreiras (BA) no qual jovens vulneráveis de 14 a 16 anos, de comunidades rurais e urbana da região, vão conhecer o trabalho em uma fazenda modelo criada para os preparar para possíveis carreiras na agricultura, ao mesmo tempo em que estudam módulos sobre educação ambiental, gestão de negócios e solução de problemas comunitários.

O segundo projeto tem como objetivo melhorar as condições de agricultura de pequena escala por meio da transferência de tecnologia, diz a Cargill. A parceria com a Cargill permitirá o fornecimento de uma tecnologia de irrigação por microaspersão e gotejamento a 100 fazendas das comunidades rurais. Com esta infraestrutura moderna, eles terão condições de ser mais eficientes na produção agrícola e com uso mais racional da água. Deste modo, o projeto fomenta, ainda, a economia local, garantindo renda e melhor qualidade de vida às famílias rurais. Os pequenos produtores cultivam grande parte dos produtos hortifrutigranjeiros, doces, biscoitos e cachaça artesanal.

Além da parceria, a companhia divulgou que completou o mapeamento de localização de pontos de coleta para 100% de seus fornecedores de fazendas de soja no Brasil e estima que 95,68% de sua soja originária do Brasil é cultivada em terras livres de desmatamento (usando o Código Florestal de 2012 como ponto de referência).

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 24/09/2020

ESPECIALISTAS DEFENDEM SANÇÕES MAIS RÍGIDAS PARA COMBATER LAVAGEM DE DINHEIRO

AFP

Os números astronômicos de dinheiro sujo que circulam pelos bancos mais importantes do mundo, coletados na investigação internacional dos Arquivos FinCEN, mostram que é preciso um arsenal de sanções mais rígidas para combater a lavagem de dinheiro – afirmam especialistas.

Há uma legião de casos: do Danske Bank à “lavanderia russa”, passando pelo fundo soberano do Malasia 1MDB e os “Luanda Leaks”. Os números citados na investigação “são assombrosos”, destaca Nienke Palstra, da associação anticorrupção Global Witness.

Os “Arquivos FinCEN”, revelados neste fim de semana pelo Consórcio Internacional de Jornalistas Investigativos (ICIJ, na sigla em inglês), analisam milhares de relatórios de atividades suspeitas (SAR) transmitidos pelos bancos às autoridades financeiras americanas: somam US\$ 2 trilhões entre 1997 e 2017.

Isso evidencia, segundo Palstra, o fracasso das diferentes legislações e órgãos estabelecidos para combater o fluxo de dinheiro sujo nos últimos anos, seja na Europa, nos Estados Unidos, ou em outros lugares.

Para o ICIJ, esses valores, por si só já vertiginosos, representam uma gota d’água no oceano que circula pelo sistema bancário internacional.

– Inação e falta de meios –

Os especialistas criticam a falta de ação das autoridades, que carecem de meios, e os poucos processos judiciais.

No entanto, “a maior parte da responsabilidade cai, sem sombra de dúvida, sobre os bancos, porque eles continuam as transações mesmo quando há fortes suspeitas de dinheiro sujo”, declara Palstra à AFP.

O problema está no fato de “as punições serem muito menos impressionantes do que os ganhos em jogo”, completou.

Segundo Clothilde Champeyrache, economista do Conservatório Nacional de Artes e Ofícios, especializada em criminologia, esses bancos têm os meios para pagar as multas e se contentam em fazer estoques, como evidenciado pelas suas reservas de bilhões de dólares para despesas legais.

Os grandes bancos, como o HSBC, argumentam que respeitam a lei, que a investigação do ICIJ se baseia em transações antigas e que, desde então, a legislação ficou mais rigorosa, e suas práticas melhoraram.

Os bancos também afirmam que um SAR não significa que um crime financeiro tenha sido cometido e que apenas uma pequena quantidade dos relatórios de atividades suspeitas apresentados às autoridades leva a investigações mais exaustivas dos órgãos financeiros.

– Responsabilidade pessoal –

Champeyrache considera “ingênuo” “basear a luta contra a lavagem de dinheiro na boa vontade dos bancos”, tanto no que se refere aos SAR, quanto à obrigação de verificar a identidade dos clientes.

“Todos os grandes bancos têm em seu organograma uma célula supostamente encarregada de verificar que os clientes estejam limpos, mas quais os meios atribuídos a elas?”, questiona.

Associações como a Transparência Internacional asseguram que “existem soluções”: principalmente, aumentar as sanções financeiras e penais para os bancos.

Os governos, no entanto, são preguiçosos, afirma Champeyrache, porque as grandes instituições financeiras, assim como na crise de 2008, ainda são grandes demais para quebrar. “Desempenham um papel muito importante na economia. São elas quem detêm o poder”, completou.

Muitas das pessoas que estão por trás de transações questionáveis têm influência e muitos recursos. Isso sem contar com os processos judiciais custosos que podem provocar, como no caso dos fundos 1MDB.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 24/09/2020*



EXTRA ONLINE

INVESTIMENTO DIRETO NO PAÍS ESTÁ MAIS VOLÁTIL, MAS VEJO COMO POSITIVO, DIZ DIRETOR DO BC

Por Marcela Ayres

BRASÍLIA (Reuters) - O diretor de Política Econômica do Banco Central, Fabio Kanczuk, afirmou nesta quinta-feira estar notando um aumento da volatilidade quanto ao Investimento Direto no País (IDP), mas disse ver o movimento como positivo.

"É capital indo para alocação que faz mais sentido", afirmou ele em coletiva de imprensa, após dizer que era um pouco "jabuticaba brasileira" IDP ser tão estável em períodos tão distintos.

Sobre a economia, Kanczuk afirmou que analistas e o próprio BC têm se surpreendido com números melhores para atividade, com uma volta mais rápida do que a esperada.

Fonte : *Extra Online*

Data : 24/09/2020

BOLSONARO SANCIONA LEI QUE MUDA COBRANÇA DO ISS

Agora é pra valer: Bolsonaro sanciona lei que muda cobrança do ISS Agora é pra valer: Bolsonaro sanciona lei que muda cobrança do ISS Foto: Bloomberg

Por *Gabriel Shinohara*

BRASÍLIA — O presidente Jair Bolsonaro sancionou nesta quarta-feira (dia 23), último dia do prazo para isso, o projeto de lei que altera o recolhimento do Imposto Sobre Serviços (ISS). O tributo municipal passa a ser recebido pela cidade onde o serviço é efetivamente realizado e não mais onde está a sede da empresa prestadora.

A alteração afeta a tributação de atividades como planos de saúde, administradoras de cartão de crédito e débito, fundos e clubes de investimentos e serviços de leasing.

Com a mudança, as cidades menores devem ser favorecidas em detrimento das maiores. Antes dessa lei, o ISS ia integralmente para as cidades sede das empresas que prestavam o serviço, que geralmente se concentram em municípios maiores, como São Paulo.

A nova lei prevê que as cidades onde os serviços efetivamente são prestados receberão os recursos que incidem sobre o valor cobrado, potencialmente transferindo a arrecadação dos municípios maiores para os menores.

Por exemplo, no caso das administradoras de cartão, o município onde a compra for feita é que vai receber o imposto sobre o serviço de pagamento.

Prazo de adaptação

Se um consumidor comprar um produto em Cabo Frio, por exemplo, o ISS ficará com Cabo Frio e não com São Paulo, onde fica a sede da administradora de cartão.

Essa modificação foi aprovada pelo Congresso em 2016, mas ainda não tinha uma lei estabelecendo uma transição. Agora, as cidades e as empresas terão três anos para se adaptar.

O texto prevê que em 2021, 33,5% serão arrecadados para o município sede e 66,5% ao lugar onde a transação foi realizada. Em 2022, 85% para o município onde a compra foi feita e 15% para a cidade sede.

Finalmente em 2023, 100% da arrecadação ficaria com o município do domicílio em que o serviço ocorre.

Além da alteração na arrecadação, o projeto também prevê a criação do Comitê Gestor das Obrigações Acessórias do Imposto sobre Serviços (CGOA) que estabelece regras para o recolhimento do tributo nos municípios e no Distrito Federal.

O Comitê será composto por dez membros, com dois representantes, um das capitais e um do interior de cada região.

Tramitação no Congresso Nacional

O projeto foi aprovado no fim do ano passado na Câmara e só em agosto foi apreciado pelos senadores, que apoiaram majoritariamente o texto da relatora Rose de Freitas (Podemos-ES). Após a aprovação no Senado, faltava a sanção do presidente para entrar em vigor.

A alteração também foi apoiada pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM), que pedia por uma distribuição maior dos recursos do imposto. Segundo a Confederação, 40 municípios concentram 65% do tributo.

Por outro lado, na sessão que aprovou a proposta, o senador Major Olímpio (PSL-SP) foi um dos únicos a se posicionar contrariamente. Segundo ele, a mudança afetaria demasiadamente a arrecadação dos municípios com mais de 200 mil habitantes.

Fonte : Extra Online

Data : 24/09/2020

IPO DA HIDROVIAS DO BRASIL MOVIMENTA R\$3,4 BI

Por Carolina Mandl

SÃO PAULO (Reuters) - Acionistas da Hidrovias do Brasil levantaram 3,4 bilhões de reais em uma oferta pública inicial de ações (IPO, na sigla em inglês), de acordo com dados disponíveis na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

A empresa de logística precificou suas ações a 7,56 reais cada, no piso de sua faixa estimada de preço.

Os acionistas da Hidrovias do Brasil incluem fundos de private equity administrados pelo Patria Investimentos, o BNDES e a International Finance Corporation do Banco Mundial.

Os bancos de investimento Bank of America, Itaú BBA, Santander Brasil, Morgan Stanley, BTG Pactual, Citi e Credit Suisse são os coordenadores da oferta.

Fonte : Extra Online

Data : 24/09/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

MAIS DE 200 NOVOS POÇOS OFFSHORE DE EXPLORAÇÃO NO RIO DE JANEIRO

Por epbr - 24 de setembro de 2020 - Em Mercado offshore, Newsletter Comece seu Dia

**COMECE SEU DIA
APRESENTADA POR**

Quem faz Felipe Maciel, Guilherme Serodio e Larissa Fafá

Editada por Gustavo Gaudarde

gustavo@epbr.com.br

em jogo

Mais de duzentos novos poços de exploração podem ser perfurados entre 2021 e 2025 em blocos contratados em águas territoriais do Rio de Janeiro a partir de 2017, aponta o Anuário do Petróleo no Rio Panorama 2020, da Firjan.

— Além das novas perfurações, o documento aponta investimentos de cerca de R\$ 2 bilhões no segmento de abastecimento até 2024 e arrecadação de R\$ 300 milhões em ICMS por cada sistema que entrar em produção a partir da internalização do Repetro Industrialização.

— “Na exploração e produção, continuamos com a expectativa de maior diversidade de operadores, a retomada do calendário de rodadas e a revisão do modelo de licitações”, disse a

gerente de Petróleo, Gás e Naval da Firjan, Karine Fragoso, na cerimônia de lançamento do anuário, nesta terça (22/9).

— O documento mostra ainda que, em 2019, a indústria do petróleo do Rio registrou um aumento no total de postos de trabalho, o primeiro desde 2014. O setor fechou o ano passado com 79.737 empregados, 1,9% a mais do que os 77.959 de 2018. Além da edição 2020, foi lançado uma painel de dados, que terá atualização frequente. Agência Brasil

O presidente do STF, Luiz Fux, marcou para o próximo dia 30 de setembro o julgamento dos pedidos do Senado Federal para impedir a venda de refinarias pela Petrobras, sem que a alienação dos ativos seja aprovada pelo Congresso Nacional. epbr

— Uma eventual decisão do STF proibindo a Petrobras de criar subsidiárias para vender ativos pode matar a empresa, afirmou o secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados, Diogo Mac Cord. “Acaba o desinvestimento. Você amarrou as mãos dela. Você matou a empresa”, disse ele ao Valor.

A ANP lançou a consulta pública 14/2020 para proibir em definitivo a venda de etanol hidratado entre distribuidoras. A agência vêm impedindo a operação por decisões temporárias, após identificar o uso indevido da modalidade para evasão fiscal.

O Departamento de Energia dos EUA (DoE) informou nessa quarta (23) que os estoques de petróleo do país caíram pela segunda semana consecutiva em 1,6 milhão de barris na semana encerrada em 18 de setembro.

— O volume é menor do que os 4 milhões de barris previstos por analistas consultados pelo S&P Global Platts, mas melhor que o aumento de 691 mil barris previsto pelo Instituto Americano do Petróleo (API), que divulga dados extraoficiais obtidos de fontes sempre na véspera do DoE. Valor

— Os dados sobre os estoques norte-americanos fizeram o petróleo registrar leve alta. O Brent para novembro subiu 0,11% (US\$ 0,05), fechando a US\$ 41,77. Já o WTI registrou alta de 0,32% (US\$ 0,13), chegando a US\$ 39,93 o barril.

A Polícia Federal deflagrou a Operação Boeman, 75ª fase da Lava-Jato, para investigar possíveis atos de corrupção em contratação de navios pela Petrobras.

— Segundo o Ministério Público Federal (MPF), a operação envolve empresas do grupo Seadrill e visa investigar possíveis desvios em contratos realizados entre Petrobras e companhias relacionadas ao grupo, com valores totais de US\$ 2,7 bilhões. G1

O STF decidiu, por 8 votos a 2, derrubar leis estaduais no Paraná e em Roraima que proibiam o corte de energia elétrica de consumidores inadimplentes. Por oito votos a dois, a corte entendeu que as normas usurpam a competência da União para legislar sobre serviços e instalações elétricas.

— O julgamento atendeu a pedido da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (Abradee). O presidente da entidade, Wagner Ferreira, disse que as normas nos Estados geravam “desequilíbrio nas regras da operação e no próprio serviço, aumentando custos e impactando os consumidores de energia”. Valor

O ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que o governo está submetendo à apreciação dos líderes no Congresso contribuições para a reforma tributária.

— “Vamos mandar agora a (reforma) tributária para fazer um acoplamento com as duas que já estão na comissão mista, da Câmara e do Senado. E o pacto federativo também está entrando”,

afirmou Guedes, após reunião de líderes com o presidente Jair Bolsonaro no Palácio do Planalto nessa quarta (23/9).

— Segundo o ministro, as prioridades do governo são criação de emprego e renda com responsabilidade fiscal. Sem dar detalhes, Guedes afirmou que o estímulo às contratações demandará uma substituição tributária. Reuters

O BNDES captou US\$ 100 milhões com o Banco Japonês para a Cooperação Internacional (Japan Bank for International Cooperation – JBIC) para financiar 12 parques eólicos na Bahia e em Pernambuco, com capacidade total de 331,85 MW e investimentos de mais de R\$ 2 bilhões.

— De acordo com anúncio do banco à imprensa, os recursos da operação foram desembolsados em uma única parcela e são originários de contrato de empréstimo externo, com prazo de 12 anos, cofinanciado pelo Mizuho Bank Ltd e pelo The Bank of Saga Ltd.

— Foi a quinta operação realizada com o JBIC na Linha Green (Global Action for Reconciling Economic Growth and Environmental Preservation). A Green apoia projetos que favoreçam a preservação ambiental, reduzindo a emissão de gases do efeito estufa e promovendo a geração de energia a partir de fontes renováveis.

A governadora do Rio Grande do Norte, Fátima Bezerra (PT), assinou protocolo de intenções para a instalação do primeiro parque eólico offshore no estado. O projeto a BI Energia terá capacidade instalada de até 3,1 GW e deve ser construído em uma área de 300 km².

O Senado aprovou a indicação do diplomata Carlos Sérgio Sobral Duarte para ser o representante permanente do Brasil junto à Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA) e organismos internacionais conexos. Duarte já havia sido aprovado pela Comissão de Relações Exteriores (CRE). Agência Senado

Alerj aprovou, por unanimidade, o prosseguimento do impeachment do governador Wilson Witzel (PSC). Os 69 deputados presentes votaram pelo prosseguimento do impeachment de Witzel. epbr

*Fonte : Agência EPBR de Notícias
Data : 24/09/2020*



JORNAL O GLOBO – RJ

PARA DESONERAR FOLHA DE TODOS OS SETORES, GOVERNO QUER NOVO IMPOSTO SOBRE TRANSAÇÕES

Equipe de Guedes prepara proposta de criação de tributo para compensar ampla redução da contribuição sobre salários e incentivar empregos

Por Geralda Doca e Marcello Corrêa

BRASÍLIA - Sem votos para impedir que o veto à prorrogação da desoneração da folha de pagamento seja derrubado, o governo corre contra o tempo para apresentar a parlamentares uma proposta alternativa à medida até segunda-feira. De acordo com fontes da equipe econômica, o projeto do Executivo deve envolver a criação de um imposto sobre transações digitais para compensar uma redução ampla da contribuição sobre salários, inclusive a desoneração completa do salário mínimo.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24657404-d51-8b7/FT1086A/652/xguedes.jpg.pagespeed.ic.Yd0l2FmVN.jpg>

Paulo Guedes. “Queremos desonerar, ajudar a criar emprego, então vamos fazer um programa de substituição tributária”. Foto: Jorge William / Agência O Globo

Nesta quinta-feira, o vice-presidente Hamilton Mourão disse que o assunto é do Congresso. Por enquanto, a sessão do Congresso que vai apreciar o veto está mantida para quarta-feira. Ontem, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), avaliou que a derrubada do veto é provável:

— O sentimento do Senado que eu escuto de todos os senadores é de derrubar o veto.

A articulação da nova proposta está sendo feita pelo líder do governo no Congresso, senador Eduardo Gomes (MDB-TO). Segundo o líder do PSD no Senado, Otto Alencar (BA), Gomes disse que a compensação do governo viria dentro da reforma tributária.

A medida deve fazer parte de um pacote econômico amplo, que será encaminhado a líderes do Congresso semana que vem e inclui ainda a criação do programa social que vai substituir o Bolsa Família.

O debate sobre a desoneração da folha começou em junho, quando o Congresso aprovou a prorrogação da regra que hoje permite que 17 setores intensivos em mão de obra — empregando mais de seis milhões de pessoas — troquem a contribuição previdenciária de 20% sobre salários por uma alíquota de 1,5% a 4,5% sobre a receita bruta.

Com a desoneração, a empresa não deixa de pagar imposto, adota outro modelo, de acordo com sua atividade.

A medida tem o objetivo de incentivar a geração de empregos em meio à recessão, mas perde a validade em dezembro. Pelo novo texto, o regime valeria até o fim de 2021. O presidente Jair Bolsonaro, no entanto, vetou a prorrogação, por recomendação do Ministério da Economia e da Advocacia-Geral da União.

Zerar para salário mínimo

A articulação em torno de uma nova proposta avançou após o ministro da Economia, Paulo Guedes, receber parlamentares em uma reunião na noite de terça-feira. Segundo fontes a par das conversas, a equipe econômica aproveitou o encontro para apresentar um esboço do projeto.

A ideia de Guedes é desonerar totalmente o salário mínimo em todos os setores. Para contratos com remuneração maior, a contribuição cairia de 20% para 15%. O imposto sobre transações compensaria a perda. A medida será incluída na proposta de reforma da Câmara, como forma de demonstrar apoio aos deputados e vencer resistências.

Ontem, após uma reunião no Palácio do Planalto, Guedes defendeu a importância de encontrar fontes alternativas de recursos para custear a mudança, mas não citou especificamente o novo imposto:

— As prioridades são emprego e renda, retomada do crescimento, dentro do nosso programa de responsabilidade fiscal. Queremos desonerar, ajudar a criar emprego, então vamos fazer um programa de substituição tributária.

O líder do governo na Câmara, Ricardo Barros (PP-PR), afirmou que a medida não resultará em aumento de carga tributária. E disse que o teto de gastos será respeitado:

— Reafirmamos o nosso compromisso com o teto de gastos e o rigor fiscal. Nenhuma proposta que será encaminhada vai tratar dessa questão. Nós estamos buscando dentro do Orçamento recursos para poder avançar nos programas. Se houver a necessidade, faremos uma substituição de tributação, mas não haverá aumento de carga tributária.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 24/09/2020

IMPOSTO SOBRE MOVIMENTAÇÕES FINANCEIRAS É ASSUNTO DO CONGRESSO, DIZ MOURÃO

Na quinta, Paulo Guedes defendeu 'substituição tributária' para viabilizar a desoneração da folha de pagamentos das empresas

Por Victor Farias

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão afirmou nesta quinta-feira que a adoção de um imposto sobre movimentações financeiras, nos moldes da CPMF, é um assunto do Congresso. Na quarta-feira, o ministro da Economia, Paulo Guedes, defendeu uma "substituição tributária" para viabilizar a desoneração da folha de pagamentos das empresas.

— Essa questão vem sendo discutido há algum tempo, que seria o imposto sobre movimentação financeira. A ideia do ministro Paulo Guedes, que ele já falou 'N' vezes, é fazer a desoneração da folha [de pagamento], então vai perder receitas, e você tem que compensar pelo outro lado — afirmou, acrescentando:

— O Congresso é onde isso vai ser discutido. Se for aprovado, tudo bem, e se não for, muito bem também.

Questionado sobre a resistência do presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), que disse que um imposto nos moldes da CPMF não passaria na Câmara, enquanto ele for presidente, Mourão afirmou que é preciso provar que o novo imposto não aumentaria a carga tributária.

— Todas as declarações deles tem sido contrárias a isso aí, agora tem que ser discutido, tem que ser mostrado os números. Volto a dizer: se você vai perder receita por um lado, você tem que compensar por outro. Então, tem que provar que esse novo imposto, vamos dizer assim, faria só a compensação, não seria um aumento da carga — comentou.

Também na quarta, o senador Roberto Rocha (PSDB-MA), presidente da comissão da reforma tributária, se reuniu com o presidente Jair Bolsonaro. Antes do encontro, o parlamentar disse que não há ambiente político para discutir um imposto sobre transações financeiras.

'Trato de inteligência'

O vice-presidente, que sobrevoou áreas de desmatamento na Amazônia na quarta-feira, defendeu novamente que os dados fornecidos por satélites para monitoramento do meio ambiente passem por um "trato de inteligência".

Presidente do Conselho Nacional da Amazônia Legal, Mourão afirmou que analisou duas áreas classificadas como queimadas persistentes em Rondônia e que uma delas, na terra indígena Uru-eu-wau-wau, não havia focos de incêndio.

— Uma região de serra, rochosa, não tinha fogo lá. Então, acon minha avaliação é que o calor, a massa de granito ali reflete como se tivesse fogo, o satélite entende qualquer ponto de calor, não é necessariamente fogo — comentou.

Mourão disse que há atualmente 18 pontos de queimadas persistentes na Amazônia e que esses são os "alvos combatidos nesta semana".

Fonte : O Globo - RJ

Data : 24/09/2020

BC MELHORA PROJEÇÃO DO PIB EM 2020 PARA QUEDA DE 5% E REDUZ PREVISÃO DE INFLAÇÃO

Em junho, a expectativa era de retração de 6,4% na atividade econômica neste ano

Por Gabriel Shinohara

BRASÍLIA — O Banco Central (BC) revisou suas expectativas para a queda na atividade econômica e passou a prever uma redução de 5% do PIB brasileiro em 2020. A previsão anterior, de junho, era de queda de 6,4%. O BC também reduziu a projeção de inflação, apesar da pressão dos alimentos. Para este ano, o índice deve fechar em 2,1%, ante alta de 2,4% prevista anteriormente.

A informação consta no Relatório Trimestral de Inflação divulgado nesta quinta-feira.

Na avaliação do Banco Central, mesmo com a queda de 9,7% do PIB no segundo trimestre, há perspectivas mais favoráveis no terceiro trimestre com informações dos indicadores econômicos mais recentes. No entanto, o BC ainda vê incerteza "acima do usual" para o ritmo de crescimento.

"A recuperação acontece de forma heterogênea. Várias atividades do setor de serviços, sobretudo aquelas mais diretamente afetadas pelo distanciamento social, permanecem deprimidas. Há retomada relativamente forte no consumo de bens duráveis — parcialmente influenciado pelos programas governamentais de recomposição de renda — e até do investimento", diz o relatório.

De acordo com o relatório, a retomada está acontecendo mais rapidamente do que antecipado, com crescimento acentuado no terceiro trimestre. Neste período, a atividade está sendo impulsionada por dois fatores, as medidas governamentais de combate aos efeitos econômicos da pandemia e o retorno gradual dos níveis de consumo.

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, destaca principalmente o efeito dos programas do governo e entende que a retomada está mais robusta.

— Olhando a parte de indústria, a parte de consumo, olhando varejo, a gente vê que a retomada do Brasil tem sido mais forte que a média dos mercados emergentes. Em relação a crescimento, mostra que os programas que foram feitos tiveram efeitos e nossa retomada tem um formato mais robusto.

Apesar dessa boa perspectiva, o BC destaca preocupação com o fim do ano.

"Para o último trimestre do ano, a partir de quando vigora incerteza acima da usual sobre o ritmo de recuperação, espera-se arrefecimento da taxa de crescimento, associado, em parte à diminuição esperada de transferências de recursos extraordinários às famílias".

Campos Neto ressaltou que há uma preocupação com o lado fiscal, já que, segundo ele e alguns outros membros do governo, o país não tem como continuar pagando R\$ 600 de auxílio emergencial.

Por outro lado, com a diminuição desses pagamentos, o consumo também deve diminuir, o que pode afetar a recuperação econômica. Em um cenário ideal, Campos Neto espera, no entanto, que os recursos que foram poupados por parte da população durante a crise voltem para a economia.

— Entendemos que o efeito auxílio vai tender a diminuir e o efeito da poupança acumulada tende a voltar para a economia substituindo a queda do auxílio junto com o crescimento econômico.

A revisão foi antecipada pelo presidente do Banco Central no início de setembro, quando previu uma queda de “por volta” de 5% neste ano, seguido de uma alta de “um pouco mais” de 4% em 2021. Já na divulgação da previsão anterior, membros do BC admitiam que a queda de 6,4% era em um cenário “relativamente pessimista”.

A nova previsão de queda também está mais em linha com a expectativa do Ministério da Economia, que projeta um encolhimento de 4,7% na economia este ano e com o mercado, que, segundo o relatório Focus, espera uma queda de 5,05% no PIB em 2020.

Para 2021, a projeção de crescimento prevista no relatório é de 3,9%. No entanto, o BC condiciona a retomada neste ritmo ao processo de reformas e a continuidade de “ajustes necessários na economia brasileira”.

Perspectiva melhor para indústria

O relatório também alterou suas perspectivas para as atividades econômicas setoriais, com destaque para a melhora nos indicadores da indústria e do consumo das famílias.

De uma queda de 8,5% na atividade industrial no último relatório, o BC revisou a perspectiva de redução para 4,7%. Na nova avaliação do Banco Central, os impactos da pandemia sobre a demanda de petróleo e minério de ferro foram menores do que previstos.

“A rápida recuperação de indicadores da indústria de transformação e da construção civil após recuo agudo no início do período de distanciamento social motivou as revisões no desempenho dos segmentos”.

Revisão parecida aconteceu para a estatística de consumo das famílias, que passou de uma queda de 7,4% para redução de 4,6%. Segundo o BC, essa revisão aconteceu devido a uma recuperação “acentuada” dos indicadores de comércio varejista, apesar de uma volta mais lenta no consumo de serviços.

Para a agropecuária, único setor que apresenta crescimento mesmo durante a pandemia, a perspectiva de crescimento não mudou muito, pulando de 1,2% para 1,3% este ano. O setor é impulsionado pela manutenção dos níveis de exportação de commodities, como a soja.

O setor de serviços também não apresentou mudanças bruscas nas suas projeções, subindo de queda de 5,3% no relatório anterior para 5,2% neste. No entanto, o BC destaca uma melhora na situação do comércio, setor que é influenciado pela melhora da indústria e do consumo das famílias. No caso do setor de serviços, principalmente de administração, saúde e educação públicas, o impacto da pandemia continuará sendo sentido.

“O segmento de outros serviços engloba atividades que continuam bastante afetadas pelo distanciamento social, como alojamento, alimentação fora de casa e atividades artísticas, enquanto o setor de administração, saúde e educação públicas foi impactado pela redução na prestação de serviços de saúde e, principalmente, pelo fechamento de creches e interrupção parcial do ensino em escolas e universidades públicas”.

Inflação

em 2,1% em dezembro. A perspectiva no relatório anterior era de 2,4%. Esse cenário leva em conta a taxa básica de juros, Selic, e o patamar do câmbio conforme as expectativas do mercado.

A meta de inflação para este ano é de 4% com um intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Se essa projeção se confirmar, o BC vai fechar o ano com a inflação fora da meta. Nesse caso, o presidente do Banco Central deverá escrever uma carta para o ministro

da Economia, Paulo Guedes, explicando os motivos e as ações que o BC vai tomar para recolocar o índice dentro de meta.

No curto prazo, o BC vê uma alta relevantes nos preços livres, inclusive alimentos, e contida nos preços administrados pelo governo, inclusive com redução no preço da gasolina a partir de outubro.

"O aumento dos índices de mobilidade deve resultar em elevação de preços que ainda estão deprimidos, como os de passagem aérea, hospedagem, alimentação fora do domicílio e vestuário".

Para 2021, a expectativa de inflação caiu de 3,2% no relatório anterior para 2,6% nesse. Em 2022, o BC projeta que o índice deve ficar em 3,1%. As metas para esses anos são, respectivamente, 3,75% e 3,5%. Já o relatório Focus prevê que a inflação fique em 3,01% em 2021 e 3,5% no ano seguinte

Mercado de trabalho

Apesar de números positivos de contratações nos últimos meses, o Banco Central ainda não vê sinais consistentes de recuperação do mercado de trabalho

O relatório cita um movimento positivo tanto no Caged quanto no recuo dos pedidos de seguro-desemprego, mas também destaca o aumento na taxa de desocupação.

"Apesar da recuperação mais rápida da atividade econômica até agora, a ausência de trajetória clara de retomada do mercado de trabalho pode impor restrições à velocidade futura de recuperação da economia, especialmente após redução das transferências extraordinárias"

Fonte : O Globo - RJ

Data : 24/09/2020

APROVAÇÃO DO GOVERNO BOLSONARO SOBE DE 29% PARA 40% EM NOVE MESES, MOSTRA PESQUISA DO IBOPE

Popularidade do presidente atinge maior índice desde o início do mandato, mostra sondagem encomendada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI)

Por Jéssica Moura



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24654091-34d-40c/FT1086A/652/x89714691_PA-22-09-2020-Gravacao-de-discurso-para-a-75-Assembleia-Geral-da-ONU-BrasiliaDF-22-.jpg.pagespeed.ic.G5knFiHGOi.jpg

Gravação do discurso do presidente Jair Bolsonaro para a 75ª Assembleia Geral da ONU Foto: Marcos Corrêa / PR

BRASÍLIA — A aprovação do governo do presidente Jair Bolsonaro atingiu em setembro o maior índice desde o início do mandato. É o que mostra a pesquisa divulgada nesta quinta-feira pelo Ibope. A taxa passou de 29% em dezembro do ano passado (menor avaliação desde janeiro de 2019) e chegou aos 40% neste mês. Os que consideram o governo ruim ou péssimo somam 29% dos entrevistados. Em dezembro, eram 38%. Já os que classificam o governo como regular continuam a representar cerca de um terço da população: 29%.

O levantamento foi encomendado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) e tem nível de confiança de 95%. A margem de erro é de dois pontos percentuais para mais ou para menos. Ao todo, duas mil pessoas foram entrevistadas pelo instituto na semana passada, entre os dias 17 e

20 de setembro em 127 cidades. Portanto, o questionário foi aplicado em um período de alta no preço dos alimentos e antes do início do pagamento das parcelas residuais do auxílio emergencial, que começaram a ser repassadas aos beneficiários nesta quinta, e cujo o valor foi reduzido para R\$ 300.

Uma das maiores altas na popularidade do presidente foi registradas entre os entrevistados com renda familiar de até um salário mínimo. Nesse caso, a avaliação do governo como ótimo ou bom passou de 19% para 35%.

Quando observado o grau de escolaridade dos entrevistados, foi entre os que estudaram até a 8ª série que mais aumentou a aprovação de Bolsonaro: o salto foi de 25% para 44%.

No recorte por regiões, a popularidade de Bolsonaro avançou no Nordeste e empatou com a desaprovação: 33%. Apesar disso, esta é a região onde mais pessoas consideram o governo ruim ou péssimo e também registra o menor nível de ótimo e bom. Mas, é da região Sul que vem a maior aprovação: 52%. Os que reprovam o governo somam 22%.

Os entrevistados também demonstraram que estão mais satisfeitos com a maneira de Bolsonaro de administrar o país: 50% aprovam a gestão, enquanto 45% a desaprovam. Em dezembro, esses índices eram de 41% e 53%, respectivamente.

Em geral, a pesquisa do Ibope é feita a cada três meses, mas por causa da pandemia do novo coronavírus, a última pesquisa de avaliação do governo ocorreu no fim de 2019. Desde então, o quadro geral da confiança da população no presidente mantinha a tendência das pesquisas anteriores: mais da metade dos entrevistados (51%) disseram que não confiam em Bolsonaro, apesar do aumento no número de pessoas que confiam nele: agora são 46%.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 24/09/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MERCEDES-BENZ VÊ CENÁRIO DE INCERTEZA, MAS MANTÉM PROGRAMA DE INVESTIMENTO DE R\$ 2,4 BI NO BRASIL

Executivo da montadora afirmou que a safra recorde de grãos no País aumenta a demanda por transporte, mas destacou os impactos da pandemia em outros setores

Por Eduardo Laguna, O Estado de S.Paulo

Ao lançar uma nova geração de caminhões extrapesados, cujas cabines foram desenvolvidas pela engenharia brasileira para produção na Alemanha em 2021 - algo inédito -, a direção da Mercedes-Benz apontou um cenário de alta incerteza no mercado de veículos comerciais, mas reforçou seu compromisso com os investimentos previstos no País.

O programa de investimentos da montadora no Brasil prevê R\$ 2,4 bilhões entre 2018 e 2022, com recursos destinados, principalmente, à atualização de plataformas e produtos.

Durante entrevista virtual à imprensa, Karl Deppen, que assumiu neste ano a presidência da Mercedes-Benz do Brasil, reconheceu os ajustes feitos pela companhia para reduzir custos num momento de quebra na geração de caixa. Ele ressaltou, porém, que o grupo não deixou de investir em inovação. "Temos a obrigação de fortalecer os produtos e serviços que oferecemos a nossos consumidores", disse, na quarta-feira, 23.

Stefan Buchner, chefe mundial da Mercedes-Benz Trucks, afirmou que estimar o que será o mercado brasileiro até o ano que vem é hoje um exercício de grande incerteza.

Ele avaliou que o País tem um cenário misto, com recorde na safra de grãos - com, conseqüentemente, efeito positivo na demanda por transporte -, mas alguns outros setores ainda sofrem com os impactos da pandemia.

“O Brasil tem suas particularidades e ambiente de negócio próprio. A agricultura, por exemplo, é muito competitiva no Brasil. Temos grandes desafios, assim como no resto do mundo, mas diferentes dos desafios na Europa”, comentou Buchner, que está de saída da multinacional alemã porque vai se aposentar.

“Investimos porque estamos convencidos de que esse é um mercado importante”, acrescentou o executivo. Ele disse ser a favor de a operação no Brasil aumentar seus índices de nacionalização e se transformar numa plataforma exportadora. Informou, contudo, que não faz sentido logístico exportar do Brasil para a Alemanha as cabines que foram desenvolvidas em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, ao mercado europeu.

O grupo apresentou dois novos modelos de sua linha de caminhões extrapesados Actros, que serão montados na Europa. A cabine de um dos modelos, o Actros F, tem a arquitetura projetada pela engenharia no Brasil com altura mais baixa, de apenas três degraus.

O modelo será lançado em janeiro de 2021 em 24 países da União Europeia, marcando a estreia da marca no segmento de cavalos-mecânicos acima de 18 toneladas na Europa.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 24/09/2020

COLUNA DO BROADCAST - PRAZO APERTADO AMEAÇA INVESTIMENTOS PREVISTOS EM NOVO MARCO DE TELECOM

Por Circe Bonatelli

O calendário apertado pode comprometer a aplicação dos investimentos em telecomunicações, previstos com a aprovação do novo marco regulatório do setor, um ano atrás. “Tem um risco de não prosperar por causa do timing”, afirma a diretora de regulação da consultoria LCA, Claudia Viegas. “O timing está ruim. É preciso pragmatismo para que se resolva isso logo”, diz ela.

Em jogo. O Projeto de Lei Complementar (PLC) 79 alterou o marco regulatório do setor de telecom, permitindo às operadoras de telefonia fixa migrar do regime de concessão para o de autorização. Na prática, essa medida autoriza cortes de despesas com obrigações regulatórias obsoletas, como manutenção de orelhões. Também dá aval à venda de bens reversíveis, como imóveis de antigas centrais telefônicas.

Em troca. Por sua vez, as operadoras terão de investir para levar banda larga até regiões não atendidas – possibilidade propagandeada como uma grande vantagem para o País na época. A medida é válida para todas as concessionárias de telefonia fixa – Oi, Telefônica (dona da Vivo), Embratel (do grupo Claro) e Algar. O setor terá perdas próximas a R\$ 10 bilhões, ao longo dos próximos quatro anos, com a manutenção das redes de cobre defasadas, segundo cálculo da Oi.

Demora. O projeto tramitou por mais de três anos no Congresso até ser aprovado e sancionado no fim de 2019. De lá para cá, Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) tem calculado quanto as operadoras terão de desembolsar para fazer a migração. A Anatel está contratando uma consultoria para auxiliar no cálculo e espera terminar esse trabalho só no fim de 2021.

Prazo curto. A partir daí, as teles terão mais seis meses para fazerem suas próprias contas e decidirem mudar de regime ou não. Na melhor das hipóteses, o processo seria concluído em meados de 2022. Já se houver atrasos ou insegurança, as teles podem acabar desistindo de

mudar o regime, pois os contratos de concessão terminam em 2025 e aí podem encerrar a prestação do serviço de telefonia fixa, que se tornou oneroso.

Avaliação. Entre os pontos mais polêmicos, segundo a consultoria LCA, está a valoração dos bens reversíveis. Isso porque há dificuldades de se mensurar o patrimônio exato dos ativos, já que as redes originais estão misturadas com redes novas, em função dos avanços tecnológicos desde o início da concessão. Esse ponto é delicado e está suscetível a questionamentos do Tribunal de Contas da Unia (TCU), segundo Viegas.

Contato: coluna.broadcast@estadao.com

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 24/09/2020

COM REFORÇO DO BID, BNDES TEM R\$ 5 BI PARA EMPRESTAR A PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS

Por Cynthia Declodt

Em reunião de diretoria, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) aprovou, há pouco, crédito de US\$ 750 milhões para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ajudar micro, pequenas e médias empresas (MPMEs) a manterem seus negócios e evitar mais desemprego. O empréstimo ao BNDES tem prazo de 25 anos, com cinco anos e meio de carência. Para ter acesso aos recursos, o banco de fomento brasileiro terá de desembolsar US\$ 150 milhões, elevando para US\$ 900 milhões os recursos disponíveis a essas empresas. Com a soma dos valores, equivalentes a R\$ 5 bilhões, a expectativa é que mais de 11 mil empresas sejam beneficiadas.

Os recursos devem chegar à ponta por meio da rede de instituições financeiras credenciadas no BNDES. O objetivo é aliviar a escassez de capital a esse grupo de companhias no curto prazo.

BID diz que seu papel é apoiar políticas anticíclicas

O entendimento do BID é o de que o “tecido produtivo” do Brasil está sendo afetado pela covid-19 e precisa ser protegido para evitar prejuízos ainda maiores à economia no médio prazo. “Esta é uma operação de importância estratégica para o BID. Não só por disponibilizar recursos para o Brasil em um momento delicado, mas por apoiar um setor crucial para que o país volte a crescer”, disse à Coluna o representante do BID no Brasil, Morgan Doyle. Para ele, medidas contracíclicas como essa fazem parte do papel do banco, a fim de manter em operação o maior número possível de MPMEs brasileiras que eram comercialmente viáveis antes da crise.

De acordo com levantamento do Sebrae, 88,9% dos empresários brasileiros tiveram quedas nas receitas, da ordem de 69% em média, em relação a uma semana de atividades normais, antes da pandemia. Além disso, 58,9% interromperam temporariamente seu funcionamento e 68,1% afirmam precisar de financiamento para manter a empresa funcionando sem cortar funcionários.

Contato: colunabroadcast@estadao.com

Siga a @colunadobroad no Twitter

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 24/09/2020

GOVERNO DE RORAIMA DÁ CALOTE DE R\$ 739 MILHÕES EM CONTA DE LUZ E ESTADO PODE SOFRER RACIONAMENTO

O governador Antônio Danarim disse que esse total se refere a dívidas acumuladas em mais de dez anos e admitiu que sua gestão não vai quitar nenhuma conta enquanto a Roraima Energia não pagar o que deve ao Estado

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A empresa Roraima Energia cobra uma dívida de R\$ 739 milhões de contas de luz que não foram pagas pelo próprio governo do Estado, calote que já tem comprometido a capacidade da empresa de comprar combustível para abastecer suas usinas e que pode causar, inclusive, racionamento de luz, prejudicando a população de 605 mil habitantes de Roraima.

O Estadão teve acesso a uma carta que a Roraima Energia enviou ao governador do Estado, Antônio Danarium, na semana passada. No documento, que também chegou ao Ministério de Minas e Energia, a empresa cobra o governo estadual pela inadimplência, diz que a dívida a obrigou a reduzir sua capacidade de compra de combustível para abastecer as usinas térmicas do Estado e que já foi até alvo de uma ação extrajudicial por causa dos riscos de racionamento que essa situação pode resultar.

“A inadimplência da administração pública direta e indireta do Estado de Roraima é contínua, acumulando um valor histórico total até agosto de 2020, da ordem de R\$ 739 milhões”, afirma a empresa, ressaltando que o calote continua a ser dado na atual gestão de Danarium.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/0/1600915705308.jpg>

Roraima pode ter racionamento de luz se governo do Estado não pagar as dívidas de R\$ 739 milhões que tem com a concessionária local. Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

O governador eleito pelo PSL em 2019 tem alinhamento estreito com o presidente Jair Bolsonaro e deixou o partido quando Bolsonaro anunciou que teria uma nova legenda. “A gestão pública estadual atual acumulou, de janeiro de 2019 a agosto de 2020, um montante da

ordem de R\$ 81,5 milhões em débitos vencidos e pendentes de pagamento”, afirma a Roraima Energia.

A companhia diz ainda que “a inadimplência resulta em dano não somente aos responsáveis pelos órgãos do Executivo que respondem nos termos da lei de responsabilidade fiscal por tamanha falta, mas também afetam todos os demais consumidores”, porque tem comprometido sua capacidade de comprar óleo diesel.

Diariamente, cerca de 980 mil litros de combustível são comprados pela empresa para garantir a geração de energia para todo o Estado, que é o único que não está interligado à rede nacional de transmissão de energia e, por isso, depende profundamente da geração feita por usinas térmicas locais.

A empresa afirma que, embora o governo de Antônio Danarium receba cerca de R\$ 25 milhões por mês em arrecadação de ICMS gerada pelo abastecimento de energia, deixa de pagar uma conta mensal de aproximadamente R\$ 4,5 milhões.

O calote do governo estadual, segundo a Roraima Energia, tem comprometido o pagamento de fornecedores de combustível, que seguem vendendo o produto para a concessionária, “mesmo sem receber a totalidade da contraprestação financeira”. Essa paciência, no entanto, está se esgotando.

A Roraima Energia informou que, por não ter recursos para pagar pelo óleo diesel, recebeu uma notificação extrajudicial de seus fornecedores, na qual informaram que terão de realizar uma “redução do fornecimento de combustível diário”. Segundo a companhia, essa situação “impacta a

autonomia de estoque de combustível de Roraima, o que certamente provocará a limitação de carga no atendimento de energia ao Estado”.

A empresa conclui o documento com o pedido para que o governador pague ao menos a conta de luz de sua gestão, de R\$ 81,5 milhões, para que então negociem as dívidas anteriores acumuladas.

Toma lá, dá cá

O Estadão conversou com o governador Antônio Danarium sobre o calote na conta de luz. Em entrevista, ele disse que o volume total de dívida traz contas acumuladas há mais de dez anos, que nunca foram pagas, e que isso precisa ser negociado, sem cobrança de juros e encargos.

Sobre a inadimplência de sua gestão, ele admitiu que, de fato, não vai pagar nenhuma conta, enquanto a Roraima Energia não pagar o que deve ao governo estadual. Em fevereiro do ano passado, a concessionária comprou a Centrais Elétricas de Roraima (CERR), geradora que pertencia ao governo estadual, por R\$ 297 milhões, mas, segundo o governador, a concessionária não pagou até hoje.

“Eles arremataram essa empresa por R\$ 300 milhões, só que não pagaram um centavo até agora. Eles também devem para nós. Por isso, também não estamos pagando a conta de energia do mês, porque está sendo feito um acordo”, justificou o governador.

A proposta do governo, disse, é que o valor da compra seja abatido da dívida de R\$ 739 milhões, mas que o saldo restante seja renegociado. “Nós estamos fazendo um acerto com a Roraima Energia, para zerar a conta e o Estado passar a pagar a conta de energia em dia. Nós solicitamos que fossem retirados juros e multa, para apurar o saldo devedor, e assim o Estado receber pela venda da CERR, e que fosse feito o acerto final”, comentou Danarium. “Tem que tirar todos os juros, encargos, multas, para que haja a possibilidade de fazer esse acerto. Fazendo isso, o governo não vai atrasar um dia no pagamento de sua conta de energia.”

Segundo Danarium, “o governo do Estado está falido e quebrado”, e não tem condição de bancar o preço atual. “Não nos negamos a pagar conta, mas temos que fazer o acerto. Temos que resolver o problema deles e o do governo, também. Estamos próximos do acerto, as negociações estão evoluindo.”

Em sua carta, a diretoria da Roraima Energia afirma que o pagamento das dívidas vai permitir que a empresa passe a comprar o volume que precisa de combustível, “afastando assim a possibilidade de racionamento”. Questionado sobre esse risco de corte no abastecimento, o governador disse que “isso é só pressão do credor” e que “não tem possibilidade disso acontecer”.

Por meio de nota, a Roraima Energia informou que “esta semana foi realizada reunião com representante do governo estadual, havendo previsão de possível acordo até a próxima semana, evitando assim problemas com fornecimento”. A empresa declarou ainda “está em dia com suas obrigações junto ao governo do Estado”.

O Ministério de Minas e Energia não se manifestou até a publicação deste texto.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 24/09/2020

SENTIMENTO É QUE VETO À DESONERAÇÃO DA FOLHA SALARIAL SERÁ DERRUBADO, DIZ ALCOLUMBRE

De olho em reeleição, presidente do Senado quer condicionar a análise do veto a um acordo com o governo, mas líderes do Congresso querem votar a medida mesmo sem um consenso com o Planalto

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), avaliou que o veto do presidente Jair Bolsonaro à desoneração da folha salarial será derrubado pelo Congresso Nacional. Se o cenário se concretizar, empresas de 17 setores da economia terão o benefício garantido até o fim de 2021.

Alcolumbre marcou uma sessão para analisar vetos no próximo dia 30, mas condicionou a inclusão dessa proposta na pauta a um acordo com o governo. "Eu acho que tem um sentimento muito grande para derrubar. O sentimento do Senado, que eu escuto de todos os senadores, é de derrubar o veto", declarou o amapaense em entrevista a jornalistas nesta quarta-feira, 23.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/8/1600908770785.jpg>

Presidente do Senado tem evitado garantir que o veto da desoneração será votado no próximo dia 30. Foto: Michel Jesus/Agência Câmara

Conforme o Estadão/Broadcast mostrou, Alcolumbre adia há mais de um mês a análise desse e de outros vetos polêmicos de Bolsonaro. Na tentativa de reeleição no cargo em 2021, o parlamentar encampou a agenda do Palácio do Planalto para atrair o apoio do governo e seus aliados no Legislativo. "Não tem como votar se não tiver o mínimo de entendimento. Se os partidos fizerem um requerimento, não vota nenhum.

Líderes do Congresso, porém, pressionam Alcolumbre para pautar o veto da desoneração no próximo dia 30, com ou sem acordo com o governo. Nesta quarta-feira, 23, o presidente do Senado evitou garantir que a proposta estará na pauta. Na fila, 24 propostas vetadas por Bolsonaro estão pendentes de análise dos parlamentares. Para derrubar um veto, são necessários os votos de mínimo 257 deputados e 41 senadores.

Na prática, a desoneração permite às empresas pagarem um imposto menor na contribuição previdenciária sobre a folha de salários, calculada de acordo com a remuneração dos empregados. Setores beneficiados avaliam que, sem a prorrogação do benefício para o próximo ano, haverá demissões. A desoneração acabaria no fim deste ano. O Congresso aprovou um projeto adiando o benefício até o fim de 2021. Em julho, Bolsonaro vetou a medida, que poderá ser recuperada pelos deputados e senadores.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 24/09/2020*

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

EMPRESAS DO PORTO DE SANTOS DEFENDEM TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Companhias do setor portuário lançaram o movimento "Vou de Túnel", em desalinho com o governo paulista, que prefere a construção de uma ponte entre as duas cidades

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/10XFpV_Be6qQqzCzHzFBNHsi9ng=/0x0:755x633/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/U/O/2YNVLbRRuPbp0puMEe4A/foto31bra-101-dfinfra-a3.jpg](https://s2.glbimg.com/10XFpV_Be6qQqzCzHzFBNHsi9ng=/0x0:755x633/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/U/O/2YNVLbRRuPbp0puMEe4A/foto31bra-101-dfinfra-a3.jpg)

Foto : Anna Carolina Negri/Valor

A disputa entre a construção de uma ponte ou um túnel para ligar Santos ao Guarujá voltou à tona. A controvérsia, que vem se desenrolando desde o ano passado, opõe, de um lado, o governo paulista e a Ecorodovias, que defendem a ponte, e, de outro, o governo federal e o Porto de Santos, que querem o túnel.

Nesta quinta-feira (24), empresas do setor portuário lançaram um movimento chamado “Vou de Túnel”, para defender o projeto do túnel. Entre as companhias que participam da criação da entidade está a Brasil Terminal Portuário (BTP), terminal de contêineres que seria um dos mais afetados negativamente pela ponte. Além disso, estão envolvidas a Boskalis, a Van Oord, a Abratec (associação de terminais de contêineres), entre outros.

A proposta do grupo é construir o túnel, que seria um projeto de R\$ 3,5 bilhões, por meio de uma Parceria Público Privada (PPP) ou que fosse incluído na desestatização do Porto de Santos, como uma obrigação do novo operador do porto, explicou Casemiro Tércio Carvalho, ex-presidente da Santos Port Authority (SPA) e defensor do túnel. A construção do empreendimento em si custaria R\$ 2,5 bilhões, mas o projeto também prevê mais R\$ 1 bilhão em obras adicionais, nas avenidas perimetrais de Santos e Guarujá.

Governo estadual x governo federal

A disputa começou no ano passado, quando o governo paulista propôs a construção de uma ponte entre as cidades, que seria erguida pela Ecorodovias — a ideia seria incluir a obra dentro da concessão rodoviária da empresa, que, em troca, ganharia um prazo adicional para o contrato de operação do sistema Anchieta-Imigrantes.

O projeto, porém, desagradou operadores do porto e o governo federal, responsável pela administração do cais santista. A avaliação é que a obra iria atrapalhar o trânsito de navios e criar restrições à expansão do cais.

O governo paulista chegou a fazer audiências públicas sobre o tema, mas, diante da polêmica, o projeto ficou parado. Nas últimas semanas, a Ecorodovias entregou ao governo paulista uma nova versão do projeto, com adaptações para tentar resolver reclamações feitas pelos terminais portuários — por exemplo, o espaço entre as pilastras da ponte foi aumentado. Porém, ainda não houve conversas entre os governos paulista e federal sobre o assunto.

Procurada, a Secretaria de Logística e Transportes paulista disse, em nota, "que solicitou à Ecovias uma alteração técnica do projeto da ligação seca para que atenda as considerações da CODESP [SPA]. A Ecovias já concluiu esse projeto que, agora, será entregue, em breve, em nova reunião com os órgãos federais".

A gestão diz ainda que "a ponte é esperada há quase 100 anos na região e a discussão em torno do projeto tem sido técnica, com estudos da Universidade de São Paulo (USP) que apontam não haver obstáculos à expansão do Porto de Santos".

Segundo Tércio, à época em que ele estava à frente da SPA, houve uma tentativa de trocar o projeto da ponte pelo túnel dentro do contrato da Ecorodovias, mas não houve sucesso. “Buscamos alternativas regulatórias, já que Estado queria fazer a prorrogação [do contrato da

Ecorodovias], pensamos em aproveitar para que seja túnel, não ponte. Mas expressamos isso à época e o governo do Estado ficou irredutível em relação a essa permuta”, disse. Por isso, agora, a proposta é fazer o projeto do túnel pela via federal, por meio do Porto de Santos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/09/2020

MPF DO PARÁ ABRE INVESTIGAÇÃO SOBRE ATUAÇÃO DO MEIO AMBIENTE CONTRA QUEIMADAS

Também foram notificados o Ibama e o ICMBio

Por Isadora Peron e Luísa Martins, Valor — Brasília

O Ministério Público Federal (MPF) do Pará abriu investigação para acompanhar a atuação do Ministério do Meio Ambiente no combate a queimadas ocorridas este ano no Estado. Além da pasta, também foram notificados o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

Os três órgãos vão ter que prestar informações sobre as medidas adotadas para combater os incêndios. Também terão que informar se há novas ações planejadas, qual é o quadro de pessoal empregado e quais são os recursos destinados às ações.



[https://s2.glbimg.com/vVbVnlt5NPZntNY9rTJv8dNP4KM=/0x0:2476x1654/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/o/J/smEK7DSSyz7z2yMXFEtQ/dsf9635.jpg](https://s2.glbimg.com/vVbVnlt5NPZntNY9rTJv8dNP4KM=/0x0:2476x1654/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/o/J/smEK7DSSyz7z2yMXFEtQ/dsf9635.jpg)

— Foto: Mayke Toscano/Secom-MT

O Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) foi contatado para que compartilhe dados colhidos sobre o tema no ano de 2020, especialmente em relação a áreas de domínio federal, como terras indígenas e unidades de conservação.

Em despacho assinado pelo procurador da República Jorge Mauricio Porto Klanovicz, o MPF afirmou que "é fato público notório, respaldado por inúmeras informações e relatórios produzidos por entidades com reconhecida expertise no tema, que, no ano de 2020, houve um crescimento do número de queimadas em regiões como o Pantanal e a Amazônia, quadro que exige resposta firme do Estado brasileiro"

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/09/2020

TRANSPORTE DE ARROZ PARA OS PORTOS DO PAÍS CRESCEU 188% DE JANEIRO A AGOSTO

Avanço acompanhou aumento das exportações no período

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo 24/09/2020 10h34 Atualizado

Os elevados preços no mercado internacional, aliados à valorização do dólar ante o real, fizeram as exportações brasileiras de arroz em casca aumentarem 170% de janeiro a agosto em relação ao mesmo período de 2019. E esse crescimento, claro, se refletiu no transporte do cereal para os principais portos de escoamento ao exterior.

Levantamento da Cargo X, plataforma de transporte de cargas, mostrou que o volume de contratos entre as áreas produtoras e os principais portos do país cresceu 188% nos primeiros

oito meses de 2020 ano ante igual intervalo do ano passado. A empresa, porém, não revela números absolutos.

Para o porto de Paranaguá (PR), o avanço foi de 377%, e para Rio Grande (RS), chegou a 339%. O levantamento também inclui cargas transportadas para Santos (SP), Itaguaí (RJ) e Suape (PE).

Mas vale lembrar que 70% da produção nacional de arroz é concentrada no Rio Grande do Sul. Conforme dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia, o país exportou 487,4 mil toneladas de arroz em casca de janeiro a agosto deste ano, ante 180,9 mil no mesmo período de 2019. Em receita, o incremento foi de 163,7%, para US\$ 130,3 milhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/09/2020

MPF DENUNCIA EFROMOVICH E SÉRGIO MACHADO, EX DA TRANSPETRO, POR CORRUPÇÃO

Acusação foi formalizada na 13ª Vara Federal Criminal de Curitiba e abrange ilícitos que teriam sido praticados entre 2008 e 2014

Por André Guilherme Vieira, Valor — São Paulo

O Ministério Público Federal (MPF) no Paraná denunciou o empresário Germán Efromovich e o ex-presidente da Transpetro, Sérgio Machado, por corrupção e lavagem de dinheiro. De acordo com o MPF, os supostos crimes envolveram contratos de construção de navios celebrados pela estatal com estaleiros dos irmãos Efromovich.

A acusação foi formalizada na 13ª Vara Federal Criminal de Curitiba e abrange ilícitos que teriam sido praticados entre 2008 e 2014 no Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), estimados pelos investigadores em R\$ 650 milhões.

Na primeira fase do programa, em 2007, o estaleiro Mauá, dos irmãos Efromovich, venceu quatro licitações para construção de quatro navios de produtos. Um ano depois, quando Germán Efromovich negociava a contratação direta do Estaleiro Ilha (Eisa), do mesmo grupo, para construção de quatro navios Panamax, Machado solicitou ao empresário o pagamento de propina de 2% sobre o valor dos contratos dos dois estaleiros.

Para realizar o pagamento das vantagens indevidas, segundo o MPF, Germán propôs negócios a Machado e inseriu o valor das propinas em cláusulas contratuais. O suposto esquema de corrupção se repetiu na segunda fase do Promef, quando o estaleiro Eisa celebrou novos contratos com a Transpetro, dessa vez para construção de oito navios de produtos, e Germán novamente propôs acordo para dissimular o repasse de propina a Machado.

O Eisa entregou apenas um dos 12 navios contratados, o que causou prejuízos à Transpetro de cerca de R\$ 649,9 milhões, em razão de adiantamentos que foram feitos pela estatal, vencimento antecipado de financiamentos e dívidas trabalhistas, conforme narra a denúncia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/09/2020

AS DEBÊNTURES INCENTIVADAS E A RELEVÂNCIA NA INFRAESTRUTURA

Da forma como estão propostas expande-se ainda mais o estímulo tributário para empresas já consolidadas

Por Guilherme Lacerda e Maurício Muniz

Está em debate na Câmara Federal o Projeto de Lei 2.646/20 que visa ampliar incentivos tributários para as debêntures destinadas à projetos de infraestrutura. Há indicações de que o tema deverá ter prioridade para ser analisado pelo plenário.



[https://s2.glbimg.com/HHjZcQz5hbm-pdLLJI16-ciyBbQ=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/b/n/RN3c2HSfuOEtCyMbQsyw/foto24opin-201-col-op1-a18.jpg](https://s2.glbimg.com/HHjZcQz5hbm-pdLLJI16-ciyBbQ=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/b/n/RN3c2HSfuOEtCyMbQsyw/foto24opin-201-col-op1-a18.jpg)

— Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A proposta corresponde a uma segregação de partes do PLS 7.063/2017 que estabelece uma nova Lei Geral das Concessões. Essa proposição mais ampla foi aprovada por comissão especial em novembro de 2019, mas por resistências do Executivo ela ainda não foi levada ao plenário para debate e aprovação final.

Seria sensato ter um estímulo tributário adicional apenas para projetos de implantação com riscos mais elevados

O PL 2.646/2020 foca no aprimoramento dos incentivos concedidos pela Lei 12.431/11, do início do governo Dilma. Aquela medida foi um vetor fundamental para o fortalecimento do mercado de capitais, com a destinação de recursos privados para projetos de infraestrutura nacional. Os dados do último boletim da SPE/ME que cobre o período de 2012 até julho último mostram que, ao todo, já foram feitas 473 emissões de debêntures incentivadas, totalizando R\$ 93,1 bilhões de dívidas que alavancaram investimentos da ordem de R\$ 327,9 bilhões.

As debêntures incentivadas “pegaram vento” e alçaram o mercado de crédito privado a um patamar superior. As negociações secundárias têm se mantido ativas; em julho o índice foi de 4,1% (volume negociado/estoque de mercado), com um giro igual ao dobro do mercado geral das debêntures. Em julho último havia 122 mil cotistas nos fundos de infraestrutura, onde as debêntures incentivadas correspondem a mais de 90% de seus portfólios.

A importância das emissões de dívidas privadas para a infraestrutura brasileira pode ser medida quando se compara com o total dos desembolsos do BNDES para o setor. Em 2019 as debêntures incentivadas atingiram R\$ 33,8 bilhões contra um desembolso raquítico do Banco de apenas R\$ 24,4 bilhões (em 2014 foi de R\$ 69 bilhões). As empresas do setor de energia, nos seus diferentes segmentos, são os principais emissores, com cerca de 71,5% do valor total; transportes e logística ficam com 23,5% e saneamento com apenas 4%. As aquisições diretas feitas pelas pessoas físicas, que usufruem do benefício tributário, correspondem a 30% do total.

A iniciativa de revisão e ampliação da legislação traz medidas relevantes, mas há necessidade de ajustes, sob pena de se perder uma oportunidade de efetivo aprimoramento da ferramenta. O projeto propõe a criação de um novo papel, denominado “debênture de infraestrutura”, mas mantém a modalidade já existente. Nessa alternativa nova, há um novo incentivo tributário, desta vez para o emissor, com dedução do valor dos juros na estimativa do lucro para fins de cálculo do Imposto de Renda e da CSLL, acrescido de um abatimento de 30% dos juros pagos no total do lucro real, base de cálculo dos tributos. Para os projetos classificados como “green”, ou seja, de alto impacto ambiental, o benefício chega a 50%.

O argumento é permitir que seja ofertado o papel com taxas de juros mais atrativas, especialmente para investidores institucionais (fundos de pensão e outros), os quais não se beneficiam da lei vigente por já possuírem uma tributação própria favorecida.

Outra novidade é a de se permitir a emissão de papéis com cláusula cambial ou distribuição direta no mercado externo. Nesses casos, o tratamento fiscal é idêntico ao dado a empréstimos externos. Outro ponto relevante está na alteração do prazo para aplicação do recurso no investimento indicado; ele passa de 24 meses para 60 meses!

Além disso, há medidas que simplificam a estruturação das debêntures, dispensando a exigência de uma portaria ministerial autorizativa. Há, por fim, uma ampliação dos setores classificados como de infraestrutura. Estão inseridas, dentre outras, atividades econômicas como iluminação pública, gestão de resíduos sólidos, habitação e as “infraestruturas sociais” nas áreas de saúde, educação e segurança pública.

A ideia de se dar um estímulo direto para o emissor sob o argumento de se ter rentabilidades mais atrativas nas emissões é interessante, mas não se pode esquecer que as debêntures incentivadas sempre estiveram com prêmios superiores aos das NTN-Bs de mesmo duration, conforme é mostrado no próprio boletim informativo.

O PL precisa de algumas correções. Deveria voltar seu foco para a distinção entre os projetos de implantação inicial (os greenfields) e aqueles já performados. Há, atualmente um predomínio desses últimos nas emissões das debêntures e seria sensato ter um estímulo tributário adicional apenas para aqueles projetos de implantação que têm riscos mais elevados. Ademais, é preciso esclarecer a duplicação de incentivos tributários concretizados pela dedução do valor correspondente aos juros pagos “para efeito de apuração do lucro líquido” sobreposta à exclusão de 30% (ou 50%) dos juros pagos no exercício na “determinação do lucro real e da base de cálculo da CSLL”. Da forma como está proposto expande-se ainda mais o estímulo tributário para empresas já consolidadas, em um contexto de revisão da estrutura tributária, de forma a torná-la mais justa.

Nestes termos, a proposta enfatiza a restrição de aquisição dos papéis por partes relacionadas à empresa emissora. Inclusive, explicita uma multa elevada no caso dessa infração. Porém, fica fora desse controle as partes relacionadas quando sediadas no exterior, o que não faz sentido pois abre uma brecha para a transferência imprópria de recursos a sócios ou investidores de outros países. A inovação trazida para se atrair investidores externos é positiva. Atualmente, essa participação é mínima.

A expansão do prazo para aplicação do recurso captado precisa ser revista. O prazo de cinco anos é demasiado. Uma alternativa ao prazo atual de 24 meses, tido como exíguo, é o de admitir a comprovação de despesas feitas até 6 meses antes da data de fechamento da emissão, e dar um prazo de até 30 meses a partir daí. Essa alternativa adequa-se aos critérios utilizados nos financiamentos dos bancos públicos.

Enfim, a proposta merece prioridade no debate legislativo e no mercado financeiro, mas sua análise deveria estar articulada com a discussão da reforma tributária. A redução da incidência tributária sobre o custo de dívidas tomadas para realizar investimentos reais deveria ser compensada com a revisão da tributação sobre a distribuição de lucros e dividendos e as grandes fortunas.

Guilherme Narciso de Lacerda economista, professor do Departamento de Economia da UFES (aposentado). Foi diretor do BNDES (2012-2015). É autor do livro “Devagar é que não se vai longe - PPPs e Desenvolvimento Econômico”, recém-publicado pela Editora LetraCapital.

Maurício Muniz Barretto de Carvalho, administrador público, assessor chefe da Casa Civil do governo de Estado da Bahia. Foi ministro de Estado chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República (2016) e Secretário do Programa de Aceleração do Crescimento, PAC (2011-2016)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/09/2020

HIDROVIAS DO BRASIL CONFIRMA PREÇO DE R\$ 7,56 POR AÇÃO NO IPO

O montante total levantado foi de R\$ 3,019 bilhões, a partir de mais de 399,4 milhões de ações ofertadas

Por Ana Luiza de Carvalho, Valor — São Paulo

A Hidrovias do Brasil confirmou que a precificação de sua oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) ficou em R\$ 7,56 após o procedimento de coleta de intenções de investimento.

O montante total levantado foi de R\$ 3,019 bilhões, a partir de mais de 399,4 milhões de ações ofertadas. As ações estreiam amanhã no segmento Novo Mercado da B3.

No prospecto definitivo, a companhia afirma ser “um dos maiores prestadores de serviços de logística integrada independente com foco em logística hidroviária da América Latina”. Entre os clientes da Hidrovias do Brasil estão subsidiárias da Vale, Norsk Hydro e Salinas do Nordeste.

A Hidrovias registrou Ebitda ajustado de R\$ 264,6 milhões no segundo trimestre, com margem de 41%, e prejuízo de R\$ 134,1 milhões. A carga transportada chegou a 6,5 milhões de toneladas, com duas embarcações de cabotagem e quatro terminais. A empresa relata não ter identificado “riscos significativos” à operação em decorrência da pandemia do novo coronavírus.



[https://s2.glbimg.com/JCHXd9H5StqelfYP17Z9hesybmq=/0x0:584x391/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/l/h0dl7BSj2mdcS2Abr3Dw/hidrovias-do-brasil-rep.png](https://s2.glbimg.com/JCHXd9H5StqelfYP17Z9hesybmq=/0x0:584x391/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/l/h0dl7BSj2mdcS2Abr3Dw/hidrovias-do-brasil-rep.png)

Hidrovias do Brasil — Foto: Reprodução

De acordo com a companhia, a receita contratada agregada deve ser de aproximadamente R\$ 15,1 bilhões entre 1º de julho deste ano a 31 de dezembro de 2040, considerando os contratos no modelo take-or-pay. Os acordos estabelecem que os clientes pagam um valor mínimo para a prestação de volume mínimo de serviços, com ajustes de tarifa de acordo com custos de combustíveis, trabalhistas ou ligados à inflação. A companhia destaca que, desta forma, pode “efetivamente transferir” para os clientes a maior parte do aumento de custos.

O documento relata ainda que a Hidrovias do Brasil foi fundada em 2010 pelo Pátria Fundo de Investimento como um projeto greenfield e iniciou suas operações no segundo trimestre de 2012. A oferta é coordenada pelo Bank of America Merrill Lynch, em parceria com Itaú BBA, Santander, Morgan Stanley, BTG Pactual, Citi e o Credit Suisse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/09/2020

EXPORTADORAS DE COMMODITIES RECUAM COM INCERTEZAS SOBRE ECONOMIA GLOBAL

Pressionados por risco de menor demanda, papéis estão entre os com maiores perdas

Por Marcelle Gutierrez, Valor — São Paulo

As incertezas sobre a retomada da economia global diante de novos casos de covid-19, principalmente na Europa, têm adicionado volatilidade ao desempenho das ações das exportadoras de commodities brasileiras. Nesta quinta-feira, esses papéis figuram entre os com maiores perdas, pressionados pelo risco de menor demanda e também por um movimento de ajuste, caso da CSN.

Por volta das 11h30, CSN ON tinha uma das maiores quedas do Ibovespa, de 2,05%. Klabin units recuava 1,40%, Usiminas PNA, 1,33%, Gerdau PN, 0,58%, Metalúrgica Gerdau PN, 0,75%, e Suzano ON, 0,77%, enquanto Vale ON subia 0,25%.



[https://s2.glbimg.com/00NII42zWvYbZC5u8weJc eeV7FU=/0x0:799x463/984x0/smart/filters:strip_i cc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee426 9b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/X/ 1/fdOGu2SfWyi8EbHqNE4g/csnminerio.jpg](https://s2.glbimg.com/00NII42zWvYbZC5u8weJc eeV7FU=/0x0:799x463/984x0/smart/filters:strip_i cc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee426 9b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/X/ 1/fdOGu2SfWyi8EbHqNE4g/csnminerio.jpg)

Minério de ferro — Foto: Divulgação | CSN

“No geral, [temos] um Ibovespa hoje com maioria das ações em alta e tom positivo. Mas há bastante volatilidade em alguns papéis, como commodities ligadas ao minério de ferro e

celulose, com receita sobre a retomada da economia global e uma segunda onda de contaminações pela covid-19”, explica Paloma Brum, economista da Toro Investimentos.

O preço do minério de ferro subiu 0,76% no porto de Qingdao, para US\$ 114,67 a tonelada, nesta quinta-feira. Em setembro, no entanto, as perdas chegam a 7,87%.

Um leve alívio para essas ações vem da alta do dólar nesta semana, de 3,82%. Ainda assim, essas ações concentram perdas no período. Suzano ON cai 7,35%, mesmo movimento de Usiminas PNA (-5,11%), Klabin units (-4,37%), CSN ON (-3,48%), Metalúrgica Gerdau PN (-2,22%) e Gerdau PN (-1,81%). A Vale ON, por outro lado, sobe 0,03%.

No caso de CSN ON, o desempenho das ações desta quinta-feira concentra também um ajuste, após os papéis subirem XXX com a projeção de um Ebitda ajustado de R\$ 9,75 bilhões em 2020 e a aprovação, pelo conselho de administração, da oferta pública inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) da CSN Mineração. Na terça-feira, CSN ON fechou em alta de 3,4%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 24/09/2020



O POVO – CE

CEARÁ NEGOCIA INSTALAÇÃO DE CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO COM INVESTIMENTO DE R\$ 500 MILHÕES

O POVO apurou que empreendimentos serão instalados por grandes empresas do mercado varejista. De cinco negociações, três podem ter desfecho até o fim de outubro

Por SAMUEL PIMENTEL



https://www.opovo.com.br/midias/jpg/2020/08/31/750x500/1_dji_0052-13410850.jpg

Porto do Pecém é um dos pontos de atração para expansão da logística no Estado (Foto: Reprodução/ Porto do Pecém)

O POVO apurou que empreendimentos serão instalados por grandes empresas do mercado varejista. De cinco negociações, três podem ter desfecho até o fim de outubro

O Governo do Ceará negocia com cinco grandes empresas do mercado de varejo a instalação de

Centros de Distribuição (CDs) de produtos no Estado. O POVO apurou que, de cinco negociações, três podem ter desfecho até o fim de outubro. Somando os investimentos iniciais já informados nas tratativas, o aporte seria de pelo menos R\$ 500 milhões.

De acordo com o secretário Executivo de Comércio, Serviços e Inovação da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e do Trabalho (Sedet), Julio Cavalcante, ainda são negociadas as condições de incentivos fiscais e, além dos depósitos, essas empresas varejistas ainda instalariam novas lojas no Ceará.

O executivo da Sedet revela que somente em um dos empreendimentos seriam gerados pelos menos 5 mil empregos diretos e 15 mil indiretos. No geral, a Sedet espera que sejam gerados pelo menos 10 mil empregos diretos nos projetos de CD e lojas.

"Temos casos de empresas sendo analisadas há mais de dois meses pela Sefaz. Nesta semana ainda teremos reuniões junto da Fazenda para encaminhar as definições", revela Cavalcante.

Sobre os nomes dessas empresas, sigilo total por causa da confidencialidade no acordo, já a localização ainda não está definida: "Pode acontecer delas ficarem na Região Metropolitana de Fortaleza (RMF) a depender da estratégia de modal de transporte a ser utilizada por cada uma. Ainda não está definido pelas empresas. Cariri tem potencial de receber algum desses CDs", acrescenta.

"A pandemia acelerou o processo e o Estado faz parte da estratégia desses grandes players nacionais e internacionais. Estamos conversando com os maiores e estamos buscando a melhor forma para compatibilizar as posições. Entendemos que vamos conseguir chegar a uma equação boa do ponto de vista tributário e fiscal", afirma Julio.

Potencial

O executivo de Comércio, Serviços e Inovação da Sedet ressalta que, no caso da logística, observa-se o posicionamento geográfico do Estado, próximo via marítima e por avião, da América do Norte, Europa, África e Ásia (através do Canal do Panamá), um potencial econômico estratégico. Na sua opinião, além de atender os interesses do Ceará, inclui em sua área de atendimento toda região Nordeste e Norte, como ainda de logística internacional, utilizando-se das estruturas do Porto do Pecém e do Aeroporto de Fortaleza.

Fonte: O Povo - CE

Data : 24/09/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

USO DA HIDROVIA PARA ESCOAMENTO PELO ARCO NORTE REPRESENTA ECONOMIA DE R\$ 1,58 BILHÃO/ANO

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 24/09/2020 - 19:54



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170618-hidrovia-tiete-parana-comboio-barcelona.jpg>

Arquivo

De acordo com o Movimento Pró-Logística a diferença de valor do frete hidroviário para o rodoviário é de aproximadamente 53%.

Fazer o transporte de cargas pelas hidrovias, além de ser ambientalmente mais sustentável, também representa

uma importante economia para as empresas de navegação. Segundo informações do Movimento Pró-logística, que congrega produtores de grãos do estado do Mato Grosso, a diferença de valor do frete hidroviário para o rodoviário é de aproximadamente 53%.

O custo atualmente para o transporte pelas rodovias para mil quilômetros é da ordem de R\$ 170 por tonelada. Neste caso, de acordo com o diretor executivo do Movimento Pró-Logística, Edeon Vaz Ferreira, a economia do transporte de grãos pelo modal hidroviário em reais é de 1,58 bilhão por ano, devendo chegar em curto prazo a 4,74 bilhões.

Ferreira afirmou que para o escoamento da produção do agronegócio pela região do Arco Norte, as empresas utilizam trechos que variam de 1.000 a 2.200 km de hidrovias. Essa distância poderia ser ainda maior caso houvesse condições mais adequadas de navegabilidade pelas hidrovias no Norte do país.

Apesar disso, o uso das hidrovias no Arco Norte representa hoje um volume de 20 milhões de toneladas. A projeção do movimento para 2030 é alcançar 60 milhões de toneladas. Segundo Ferreira, atualmente no Brasil só existe uma hidrovia de fato que é a Tietê-Paraná. “As demais são rios por onde se navega”, disse. Portanto, para aumentar de forma significativa o transporte pelas hidrovias seria necessária, segundo ele, a realização de obras como balizamentos, sinalização, dragagens e cartas náuticas em todas elas.

Recentemente o governo federal anunciou a assinatura de contrato para um estudo sobre a viabilidade de privatizar as Hidrovias do Rio Madeira e Tapajós. Já existe a sinalização sobre aplicação do modelo de PPP para as hidrovias do país. Apesar de não querer opinar sobre o estudo que ainda está sendo iniciado, Ferreira frisou que na avaliação do movimento a melhor alternativa seja os “Corredores Logísticos”. Ele explicou que neste modelo é possível concessionar uma rodovia ou ferrovia com a hidrovia, formando assim um corredor. “Temos que pensar fora da caixinha”, pontuou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/09/2020

FROTA DE APOIO MARÍTIMO TEM 366 EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 24/09/2020 - 18:42



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/199225-plataforma-petrobras-p-76-fpso-a.jpg>
Arquivo/Divulgação

Ao final de agosto, 47% dos barcos de apoio são PSVs e OSRVs, totalizando 174 barcos. 90% da frota no Brasil correspondem a barcos de bandeira nacional e 10% de outras bandeiras, segundo relatório da Abeam.

A frota de apoio marítimo em águas brasileiras totalizava, ao final de agosto, 366 embarcações, das quais 331 de bandeira brasileira e 35 de bandeira estrangeira. Em relação ao mês anterior, foram dois barcos de apoio a mais, ambos de bandeira brasileira, segundo o relatório mensal da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). Atualmente, 90% da frota no Brasil correspondem a barcos de bandeira nacional e 10% de outras bandeiras. Desde dezembro de 2015, foram desmobilizadas 163 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 82 de bandeira brasileira. Cerca de 40 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para bandeira brasileira.

200924-frota-agosto-2020.jpg De acordo com a publicação, a frota nesse período era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 174 barcos. Outros 19% eram LH (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini

supridores), que correspondem 70 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 45 unidades no período, enquanto 24 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 17 PLSVs (lançamento de linhas) e 13 RSVs (embarcações equipadas com robôs). Nem todas as unidades estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou mesmo fora de operação.

Ao final de agosto, a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, foi a Bram Offshore/Alfanave, com 52 unidades (apenas duas estrangeiras), seguida pela CBO que totalizou 31 barcos de apoio com bandeira brasileira e pela Starnav, com 29 barcos de pavilhão nacional e uma estrangeira. Segundo o relatório, 23 embarcações faziam parte da frota da Wilson Sons Ultratug, todas de bandeira brasileira. A Tranship aparece na sequência, com 20 unidades de bandeira nacional. Já a DOF/Norskan tinha nesse período 19 unidades em sua frota, sendo 16 brasileiras e três estrangeiras.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 24/09/2020

ANTAQ DEVE AMPLIAR REVISÃO E SE ADEQUAR ÀS ALTERAÇÕES NA LEI DOS PORTOS, DIZEM ESPECIALISTAS

Por *Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 24/09/2020 - 18:12*



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170210-porto.jpg>
Arquivo

De acordo com a ABTP, a Antaq já vem discutindo a possibilidade de revisar aspectos regulatórios para desburocratizar o setor.

O Ministério da Infraestrutura e entidades vinculadas, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vêm realizando o que ficou sendo chamado de “revisão”. O objetivo é revisar e simplificar o estoque regulatório, eliminando normas já obsoletas e reduzindo a complexidade dos processos. Só a Antaq, na primeira fase da revisão revogou 458 normas. No entanto, para especialistas da área, ainda é necessária uma segunda revisão, porém agora sobre normas administrativas que não encontram mais espaço, sobretudo, após as alterações da Lei n. 14.047/2020 (MP 945/20).

De acordo com o diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, a Antaq revogou normas e resoluções que ainda estavam ativas, porém, já haviam sido sobrepostas por outras aprovadas posteriormente. Ele destacou que essa revisão foi fundamental para evitar que fosse feito uso de uma norma ainda ativa, embora praticamente revogada, provocando insegurança jurídica para o setor portuário.

Ele lembrou ainda que desde a aprovação da Lei dos Portos (Lei n. 12.815/2013) que uma série de portarias foi emitida pela Secretaria Nacional de Portos e Transporte Aquaviários (SNPTA), provocando certa confusão de competências. “Algumas empresas não sabiam a quem recorrer sobre determinado pleito: a secretaria ou a Antaq. Então, essa revisão foi importante para delimitar melhor as competências e uniformizar as regras”, disse Silva.

Para a advogada do escritório Piquet, Magaldi e Guedes, Amanda Seabra, após a Antaq revogar atos administrativos que perderam a sua eficácia, ainda é necessário que haja uma avaliação sobre a possibilidade de revisão de normas administrativas que estão em desacordo com a legislação atual, principalmente após as alterações da Lei n. 14.047/2020. Como exemplo ela citou o caso de alguns pontos da Resolução 3.274/14, que trata das infrações dos agentes

atuantes no setor. Nesse sentido, ela entende que seja “imprescindível” que a Agência avalie também a possibilidade de diminuir o arcabouço regulatório, em linha com o fomento à atividade econômica de que o setor necessita.

Silva afirmou que já vem sendo discutida dentro do âmbito da agência a possibilidade de redução da burocracia em determinados processos. Um deles, pleito antigo da ABTP, trata-se da retirada da autorização que a empresa precisa pedir para a Antaq até mesmo para uma pequena obra no terminal arrendado. Na avaliação da associação, obras pequenas ou até para adequar-se às determinações ambientais, tendo o aval da Autoridade Portuária deveria ser dispensados da autorização da Antaq. Segundo ele, esse processo pode ser demorado prejudicando a realização do próprio empreendimento.

“Tudo isso está sendo revisto. A primeira etapa já foi realizada com uma limpeza na base. Agora a agência e a secretaria estão tentando tornar mais leves esses processos. E nós da ABTP estamos sempre dando sugestões, nos reunindo e organizado pauta com aspectos que são de interesse do setor. Mas tudo isso é um processo de amadurecimento”, ressaltou Silva. A Secretaria também vem fazendo revisão dos seus atos administrativos. Só do setor de portos devem ser revogados ou consolidados pelo menos 16 normas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/09/2020

BR TEM AVAL DO CADE PARA PARCERIA COM GOLAR EM DISTRIBUIÇÃO DE GNL

Da Redação ECONOMIA 24/09/2020 - 18:05

A BR Distribuidora BRDT3.SA teve aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para uma parceria no setor de distribuição de gás natural liquefeito (GNL) com a Golar Power, uma joint venture da norueguesa Golar LNG com o fundo de investimentos Stonepeak.

O Cade deu aval sem restrições para operação entre as empresas, segundo publicação no Diário Oficial da União desta quinta-feira.

O negócio envolve opção de compra, pela BR, de participação de até 50% no capital social da Golar Distribuidora, uma empresa pré-operacional, segundo parecer do órgão estatal.

“A operação se dará no contexto da parceria que a BR, a Golar Distribuidora e a Golar Power pretendem implementar para o desenvolvimento do negócio de distribuição de gás natural liquefeito (GNL) para clientes de pequena escala”, aponta o documento.

Questionada, a BR disse em nota à Reuters que a opção de participação “não foi concretizada e ainda passará por avaliações dentro da empresa antes que qualquer decisão a esse respeito seja tomada”.

Ao Cade, as empresas disseram que a parceria pretende aliar a expertise do Grupo Golar na logística de GNL com a infraestrutura e experiência da BR na distribuição de combustíveis para desenvolver uma nova solução energética para o mercado brasileiro.

A parceria visará explorar novos mercados e abastecer localidades não atendidas por meio de gasodutos no Brasil, ainda segundo as informações apresentadas pelas companhias ao órgão público.

Ao analisar a transação, o Cade entendeu que a joint venture entre as empresas não representaria risco à concorrência e pode ser vista inclusive como fator de aumento de oferta de gás.

A BR e a Golar divulgaram em fevereiro que fecharam parceria para o desenvolvimento conjunto de soluções para distribuição de GNL em pequena escala no Brasil, mas não apresentaram detalhes na ocasião.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/09/2020

GRUPO LANÇA CAMPANHA PARA CONSTRUÇÃO DE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24/09/2020 - 17:26

Projeto apoiado por terminais prevê ligação imersa com 1,7 quilômetros e se opõe à construção de uma ponte entre as duas cidades, proposta pelo governo estadual.

Um grupo com 20 empresas lançou, nesta quinta-feira (24), uma campanha para viabilização de um túnel imerso ligando as cidades de Santos e Guarujá. O projeto prevê 1,7 quilômetros de travessia entre as cidades vizinhas, permitindo a ligação entre elas em cinco minutos. Hoje, esse deslocamento dura cerca de 50 minutos por rodovia e até duas horas por balsas. O governo de São Paulo, no entanto, é a favor da construção de uma ponte entre as duas cidades pela concessionária Ecorodovias, por meio da prorrogação da concessão da rodovia Anchieta-Imigrantes. Operadores portuários, por sua vez, consideram que a ponte poderia prejudicar o tráfego de navios e obras de expansão.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200924-tunel-santos-guaruja-reproducao-voudetunel.jpg>

Reprodução Campanha 'Vou de túnel'

A campanha 'Vou de túnel' é apoiada por empresas como Brasil Terminal Portuário (BTP), Boskalis, Van Oord e pela Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec). Os incentivadores do projeto afirmam que o túnel beneficiará mais de 40 mil pessoas por dia e valorizará áreas no entorno, com três pistas para veículos de passeio e carga, ciclovia, passagem para pedestres e capacidade para receber

sistema de veículo leves sobre trilhos (VLT). "Não tem como defender a ponte frente ao túnel discutindo mobilidade urbana", disse um dos apoiadores do projeto, o engenheiro naval Casemiro Tércio Carvalho, ex-presidente da Santos Port Authority (SPA), durante coletiva de imprensa sobre a campanha.

200924-tunel-santos-guaruja-reproducao-voudetunel-02.jpg Os defensores do projeto do túnel, que tem apoio da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos, alegam que a obra vai agregar valor às operações portuárias, na medida em que não limita navegação de grandes navios e não cria obstáculos para expansão do porto. Eles destacam que, com o novo traçado proposto pelo projeto, 95% das desapropriações previstas na primeira versão foram eliminadas, reduzindo de forma significativa o valor do investimento e viabilizando a obra.

O custo estimado do túnel é de R\$ 2,5 bilhões, além de R\$ 1 bilhão a serem aportados em obras nas avenidas perimetrais em Santos e no Guarujá. Uma das alternativas para viabilizar o projeto é montar um parceria público-privada, com contrapartida da autoridade portuária que poderia vir, por exemplo, de tarifas de acesso ao canal. Outra opção seria integrá-lo ao processo de desestatização do Porto de Santos. Na última quarta-feira (23), a deputada federal Rosana Valle (PSB-SP) protocolou no Ministério da Infraestrutura um pedido para que o projeto do túnel seja incluído na desestatização do porto.

O projeto original do túnel foi desenvolvido pela Dersa, empresa controlada pelo governo do estado de São Paulo. Em 2012, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) chegou a emitir uma licença prévia ambiental do projeto do túnel. A Dersa também avaliou a construção da ponte na região da Alemoa. A autoridade portuária de Santos atualizou o traçado em 2019 visando reduzir a necessidade de desapropriações e baratear a obra.

Tércio lembrou que a Dersa tentou desenvolver uma doca seca em São Sebastião para reduzir custos dessa obra já que, na época, havia pouca disponibilidade de estaleiros que poderiam receber os módulos, mas já estavam com projetos em carteira. Ele avalia que hoje é possível fazer esses módulos em estaleiros de um ou mais estados, ou até fora do país, ampliando as frentes de trabalho. A estimativa é que, com o edital assinado, a mobilização de obra poderá ser feito em 60 dias. Tércio acredita que o dólar na faixa de R\$ 5,5 gera oportunidade grande para fundos de infraestrutura entrarem num negócio desse tipo.

O mestre e doutor em Engenharia Civil pela University of California Berkeley, Tarcísio Barreto Celestino, estima que o tempo de construção do túnel não passará de dois anos. Ele explicou que, enquanto os elementos forem pré-moldados na doca seca, não haverá nenhuma interferência no local de lançamento dos elementos. Celestino disse que as valas de acesso podem ser construídas em velocidade compatível. O tempo de interrupção do porto para os lançamentos dos módulos, segundo ele, deverá ser de cinco dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/09/2020

PREPARAÇÃO PARA DESCARBONIZAÇÃO É DESAFIO DO TRANSPORTE MARÍTIMO NESTA DÉCADA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 23/09/2020 - 20:14



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190326-navio-gaseiro-golar-spirit-gnl.jpg>

Arquivo/Divulgação

Relatório da DNV-GL identifica GNL como combustível com participação crescente e amônia e hidrogênio como candidatos buscando nível de maturidade para ganhar espaço na matriz de combustíveis nas próximas décadas.

O principal desafio do transporte marítimo para esta década é se preparar para uma trajetória de descarbonização. A análise consta no 'Maritime Forecast to 2050 (Energy Transition Outlook 2020)', visão global da DNV-GL a respeito da transição energética para sociedade até 2050. A avaliação é que os combustíveis alternativos com carbono neutro são essenciais para alcançar as metas de redução de emissões de gases de efeito estufa (GHG) estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (IMO) para as próximas décadas.

A DNV enxerga que, a partir de 2030, até 2050, a queda nessa curva necessariamente demandará novos combustíveis. A classificadora vê a amônia e o hidrogênio como exemplos de candidatos buscando nível de maturidade para ocupar esse espaço nos próximos 10 anos. Até 2050, a empresa vê o GNL como combustível fóssil com menores emissões de CO₂, permanecendo com fatia relevante e continuando a crescer nessa matriz.

O gerente de desenvolvimento de negócios da DNV-GL, Jonas Mattos, observa que ainda existem gaps importantes do ponto de vista de regulamentação para que amônia e hidrogênio, por exemplo, possam ser utilizados combustíveis. "Como GNL há 20 anos, amônia e hidrogênio, a indústria está investindo porque identifica potencial para que esses gaps sejam fechados nos

próximos 10 a 15 anos", comparou Mattos, durante o Webinar Novos Combustíveis Marítimos, promovido na última semana pela Revista Portos e Navios.

A estratégia da IMO prevê metas para o controle temperatura até 2100. No transporte marítimo, existe expectativa de redução de 40% da intensidade do uso da energia e emissões. Até 2050, é esperada redução de 50% na quantidade e 70% na intensidade, por meio de regulamentação. Em janeiro de 2020, passou a vigorar o limite global de 0,5% do enxofre no teor do bunker.

O transporte marítimo hoje é responsável por 3% do consumo de energia do mundo, mais aproximadamente 8% do consumo de óleo. "Para ter queda dramática até 2050, certamente combustíveis fósseis, principalmente óleo, vão ceder a liderança do que hoje é 90% ou mais da matriz de consumo da área de navegação ligada ao óleo combustível", avaliou Mattos.

As demandas da sociedade, inclusive na comunidade marítima, abrem espaço para soluções que substituam óleo combustíveis, inclusive para longas distâncias. Ainda existem, porém, aspectos importantes como disponibilidade dos combustíveis para abastecimento e regulamentação. A Organização das Nações Unidas (ONU) lançou o desafio a fim de conter o aumento da temperatura global acima de 1,5° até o final deste século.

Mattos disse que, com o cenário atual, há risco de a temperatura global provavelmente aumentar até 2,3 graus ao final do século. "Apesar de já termos tecnologias disponíveis, entendemos que é necessário aumentar a velocidade na adoção dos combustíveis alternativos para que, lá na frente, não tenhamos efeito do aumento de temperatura do planeta, que é o grande pano de fundo de todas essas iniciativas", resumiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/09/2020