



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MATHEUS MILLER: CONDOMÍNIO PORTUÁRIO SIM, SENHORXS

É preciso buscar a estruturação de uma autoridade portuária que resista às mudanças de matizes ideológicas e consiga promover as importantes obras de manutenção e ampliação dos canais de acesso aos portos organizados

Por Matheus Miller

Os possíveis modelos institucionais para a desestatização da Companhia Docas do Estado de São Paulo, que passou a ser chamada de Santos Port Authority (SPA), estão sendo apresentados ao governo federal através de iniciativa do BNDES, que conduz um processo de seleção com o objetivo de contratar o estudo que aponte as melhores alternativas para esse fim.

O assunto não é novo. O modelo de autoridade portuária no Brasil vem sendo discutido desde a extinção da Portobras nos anos 90, teve suas responsabilidades e atribuições definidas pela Lei 8630/1993 e, posteriormente, pela Lei 12815/2013. Neste íterim, experimentamos modelos diametralmente distintos que traduzem a marca ideológica de diferentes governos, mas também oferecem uma fonte rica de aprendizado.

A mudança institucional da década de 90 é marcada pelo encerramento das atividades de operação portuária e movimentação de cargas desenvolvidas pelas autoridades portuárias, e a consequente mudança no perfil econômico-financeiro de suas receitas e resultados. Desfrutando de independência do governo federal, e focadas em promover o desenvolvimento sustentável dos complexos portuários brasileiros, esse foi o período de atuação desenvolvimentista da Autoridade Portuária. Dentre as suas responsabilidades, estavam a elaboração do planejamento estratégico de ocupação dos portos organizados, concessão, gestão e fiscalização dos contratos de arrendamentos e das operações, arrecadação de tarifas públicas e, principalmente, investimento constante no aprimoramento dos acessos terrestres e marítimos aos portos.

De forma resumida, pode-se perceber que, com o passar dos anos, esse modelo arrojado de autonomia e independência para autoridades portuárias esbarrou na crônica deficiência de governança e transparência na gestão pública das companhias, e que a mudança no seu perfil econômico-financeiro despertou interesse político-partidário pelos vultosos contratos administrativos, de planejamento e concessão de arrendamento. Tal influência também ficou evidente nos contratos de obras para ampliação, manutenção e gestão da infraestrutura de acesso aos portos organizados, uma vez que cada partido político em exercício no poder público mantinha representantes com cargos de diretoria no organograma dessas companhias.

Nos anos 2000, a mudança legislativa imposta pela MP 595/2012 foi marcada pela desestruturação desse modelo de independência e autonomia das autoridades portuárias, retirando sua competência para planejar, conceder, fiscalizar e ampliar a infraestrutura dos complexos de portos públicos. Nesse período, as companhias docas passaram a ser meras representantes dos interesses do partido que ocupava o governo federal, e as suas crônicas deficiências de governança e transparência na gestão não foram adequadamente enfrentadas. Como consequência do engessamento, algumas autoridades portuárias definham e o projeto de expansão desses portos públicos emperrou.

Partindo das experiências vivenciadas ao longo dos últimos trinta anos, e somando-se o viés de liberdade econômica aos projetos de infraestrutura defendido pelo atual governo federal, esperamos que o novo arcabouço legal e institucional estabeleça a divisão das atribuições e competências da autoridade portuária, e dê suporte à criação de um condomínio de operadores portuários que se responsabilize por planejar, executar e gerir as obras de manutenção e ampliação de acessos, principalmente no que tange à manutenção e ampliação do canal de

acesso marítimo ao Porto de Santos, competindo ao Poder Público as funções estratégicas de planejamento, fiscalização e arrecadação de tarifas.

A proposta que detalha esse modelo foi apresentada ao Governo pelo representante dos operadores portuários do Porto de Santos e merece aprimoramentos, como a inclusão dos Terminais de Uso Privado (TUPs), para alcançarmos a estruturação de uma autoridade portuária que resista às mudanças de matizes ideológicas que, de tempos em tempos, dirigem o nosso país, e consiga enfim promover as importantes obras de manutenção e ampliação dos canais de acesso aos portos organizados, destravando o seu crescimento.

*Obs. O autor desse artigo optou por escrever “senhorxs”, com X, em sinal de respeito pelas pessoas não-binárias que integram a comunidade marítima e portuária.

Fonte : *A Tribuna Digital - SP*

Data : 02/07/2020

PORTO DE SANTOS SERÁ RESPONSÁVEL POR 95% DA EXPORTAÇÃO NACIONAL DE ALGODÃO

A colheita deve ser iniciada no próximo mês, mas os embarques se estenderão até março do ano que vem. Previsão é feita pela Maersk, líder mundial no transporte de contêineres

Por Fernanda Balbino

Com uma safra prevista de 2,8 milhões de toneladas, cerca de 1,8 milhão de toneladas de algodão devem ser exportadas em todo o País. Deste total, a maior parte da commodity, o equivalente a 95%, será escoada pelo Porto de Santos. A colheita deve ser iniciada no próximo mês, mas os embarques se estenderão até março do ano que vem.

A previsão é da Maersk, líder mundial no transporte de contêineres. De acordo com o diretor Comercial para Costa Leste de América do Sul, Gustavo Paschoa, as exportações de algodão começaram em alta neste ano.

No fim do primeiro trimestre, no entanto, as operações começaram a cair por conta da sazonalidade da carga. Mas, até agora, não houve impacto nos embarques da commodity por conta da covid-19.

“O Porto de Santos, sem dúvida nenhuma, é o principal porto de escoamento. Neste ano, a previsão de safra é 2,8 milhões de toneladas, alinhado com o que tivemos na safra passada (2020-2021). A gente vai ter um pequeno crescimento da safra. Com 70% dela vendida pras trades, os produtores estão felizes”, destacou Paschoa.

Segundo o executivo, uma fatia que varia entre 30% e 35% do algodão escoado pelo Porto de Santos é transportada através de ferrovias. Esta rota parte de Rondonópolis (MT) e segue em direção ao cais santista.

Neste caso, a estufagem dos contêineres é realizada na zona produtora, no Centro-Oeste. A carga direcionada à Margem Esquerda (Guarujá) do complexo é embarcada no Tecon, administrado pela Santos Brasil.

“O modal ferroviário cresceu muito e é significativo, representando entre 30% e 35% do total. Mas há dois anos, o volume era de 10% a 12%”, explicou Paschoa.

O executivo explicou, ainda, que após a chegada da carga no complexo marítimo, os contêineres vazios são transportados pelas ferrovias até Rondonópolis, o que garante eficiência logística e consequente redução de custos. No entanto, essa operação esbarra em um gargalo de acesso à Margem Direita (Santos).

Por isso, as cargas que são operadas nesta região são transportadas de trem entre Rondonópolis e Sumaré, no interior do Estado. De lá, partem em caminhões até o Porto. Porém, o custo logístico pode ser até 40% maior.

Mercado

Segundo Paschoa, uma parcela de 70% da safra já está negociada. No entanto, o acordo firmado entre China e Estados Unidos representa uma preocupação para o setor. Isto porque o país norte-americano é um concorrente do Brasil na produção de algodão.

“Isto pode causar um impacto. Não tem nada que indique isso por enquanto, as trades estão confiantes, mas é algo que a gente está monitorando de perto”, explicou o diretor da Maersk.

Uma pequena parcela da produção de algodão brasileiro fica no mercado nacional. Neste caso, o fator determinante será a retomada da indústria da confecção que, assim como outros setores da economia, foi impactada pela pandemia da covid-19.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 02/07/2020*



PORTAL PORTO GENTE

PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE PARTICIPA DE LIVE SOBRE O SETOR NA QUINTA-FEIRA

Assessoria de Comunicação

Vander Costa é o convidado do Papo em Movimento desta semana, série de conteúdos virtuais da Intermodal South America



As adversidades e desafios que os mercados brasileiros de logística e de transporte de cargas terão pela frente, neste cenário de pandemia do novo coronavírus, ainda são muitas. Por isso, o assunto será tema do Papo em Movimento desta semana, série de entrevistas e conteúdos online da Intermodal South America, o maior evento da América Latina para estes setores.

https://portogente.com.br/images/600_transporte-de-cargas-640x427.jpg
Transporte de cargas 640x427

E para discutir mais a respeito, a Informa Markets, organizadora da feira, receberá o presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT) para um bate-papo exclusivo. Vander Costa comentará sobre os "Desafios do Transporte e da Logística no Cenário de COVID-19" e esclarecerá dúvidas que rondam estes mercados.

O encontro já tem data marcada: será nesta quinta-feira (02), às 15h30, por meio de uma live no Instagram oficial do evento - @intermodalsouthamerica. O diretor do portfólio de Infraestrutura da Informa Markets, Hermano Pinto Júnior, conduzirá o bate-papo.

*Fonte : Portal Porto Gente
Data : 02/07/2020*

CRISE NO BRASIL LEVA INVESTIDOR PARA FUNDOS INTERNACIONAIS

Assessoria de Comunicação

Assessoria de investimentos Vero recomenda que clientes moderados e arrojados tenham 10% da carteira no exterior

Com as incertezas políticas e econômicas no mercado interno, os investidores brasileiros estão buscando cada vez mais alternativas no exterior para suas aplicações. O movimento foi

confirmado nos últimos números divulgados pela Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima). Em maio, fundos de investimento multimercado com mais de 40% do patrimônio em ativos no exterior tiveram captação líquida positiva de R\$ 5,1 bilhões, um aumento de 101,16% em relação ao mesmo período do ano passado, quando houve resgate líquido de R\$ 59 milhões.

Os fundos com exposição no exterior lideraram o desempenho da classe de fundos multimercado em maio. O aumento na procura por este tipo de ativo aconteceu após o início da pandemia no Brasil, com a captação líquida saltando de R\$ 3,37 bilhões em fevereiro para R\$ 8,04 bilhões em março. Em abril, os multimercados no exterior caíram para captação líquida de R\$ 1,91 bilhão, mas a recuperação em maio mostrou que a tendência em investir fora do país ainda persiste.

Desde abril, a assessoria de investimentos Vero, por exemplo, passou a recomendar que os clientes de perfis moderados e arrojados coloquem 10% dos seus investimentos em fundos internacionais.

De X bilhões supervisionados pela Vero Investimentos em maio, Y milhões estão em ativos no exterior, um crescimento de ZX% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

Segundo o assessor de investimentos Eduardo Akira, sócio da Vero, metade desta alocação é feita em fundos de renda fixa com exposição cambial – que permite que a flutuação do dólar aumente a rentabilidade –, enquanto os outros 5% ficam em bolsa americana sem exposição cambial – para reduzir os impactos da volatilidade –.

Para os clientes da Vero, a orientação é deixar uma parte dos investimentos atrelados ao dólar para garantir uma proteção maior da carteira contra choques internacionais. Isso porque o dólar se valoriza em momentos de crise.

Entre os ativos mais atrativos no exterior estão fundos de ações e multimercado nos Estados Unidos e na Europa. A recomendação de investir no exterior surgiu com a perspectiva de que outros países devem se recuperar mais rápido que o Brasil da crise causada pela pandemia do Covid-19. "No cenário interno não temos boa visibilidade no curto e médio prazo, então a diversificação internacional se tornou algo estratégico", explica.

De acordo com o porta-voz da Vero, a diversificação internacional é algo novo para o cliente brasileiro, mas a tendência veio para ficar. "No passado não existiam tantas opções de fundos internacionais como agora. Agora a gente tem, com proteção cambial e sem", afirma. Akira explica que não é necessário abrir conta em corretoras de valores no exterior para investir fora do Brasil, já que as corretoras brasileiras possuem acesso a fundos com exposição internacional.

Vale destacar que existem ainda outros tipos de produtos que permitem essa diversificação, como COEs de dólar e fundos cambiais.

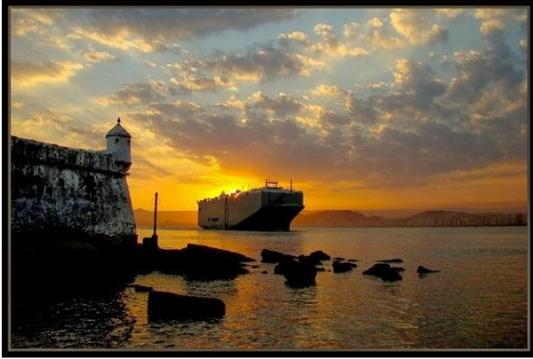
*Fonte : Portal Porto Gente
Data : 02/07/2020*

MINFRA CENTRALIZA DECISÕES DA COMUNIDADE PORTUÁRIA

Editorial Portogente

A delimitação da área dos portos organizados deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes

O Ministério da Infraestrutura acaba de aprovar a poligonal do Porto de Santos, no litoral paulista, e anuncia a abertura de caminho para aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). Celebrado por sua definição geométrica avançada, utilizando 79 polígonos identificados com precisão, deixou, porém, ao ajustar esse parâmetro, de contemplar os reais problemas da comunidade portuária.



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

Entrada no Porto de Santos, no litoral paulista. Foto: Berenice Kauffmann Abud

A poligonal, o traçado que define a área do porto organizado e público, tem como papel principal promover ganhos de eficiência e isonomia. Fatos como a retirada dos trechos terrestres ocupados pelo terminal da DP World da área do porto organizado, conflita com a conveniência da construção de um píer para navios de gás e de

berço público; a área em terreno da União na Alemoa, é de interesse do grupo Cosan e ambas exigem um debate com a comunidade do porto que não houve.

No porto, operam diversas empresas - cada uma com seus próprios problemas locais e cada uma com sua própria maneira de fazer negócios. Impossível imaginar um plano de desenvolvimento - como deve ser e o papel que tem o Master Plan do porto - baseado na sua poligonal inexata e sem legitimidade. Isto não inspira confiança na sua comunidade e afeta negativamente o relacionamento porto e a cidade, na medida que a eficiência portuária é um motor da economia regional.

Uma poligonal de 18 anos não é tão preocupante quanto a falta de participação da comunidade na sua elaboração. A consulta às partes interessadas é uma fase essencial do processo e ajuda a garantir que os planos sejam abrangentes, entregáveis e sustentáveis. Desse modo, contribui para agregar valor comercial e elevar o perfil do porto, bem como, no caso de Santos, edificar um ambiente favorável ao debate do longo e complexo processo de desestatização em curso.

Convenhamos, é esquisito um porto que não tem uma diretoria à altura de elaborar um projeto de poligonal ser um mero ventríloquo de decisões que afetam a sua comunidade e que foram tomadas a 1.076km de distância.

Por que, então, manter essa diretoria tão onerosa e sem papel?

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 02/07/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE 7% EM MAIO ANTE ABRIL, REVELA IBGE

A produção industrial subiu 7% em maio ante abril, na série com ajuste sazonal, divulgou nesta quinta-feira, 2, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O resultado superou a mediana das estimativas dos analistas ouvidos pelo Projeções Broadcast, calculada em 6,15%, e ficou dentro do intervalo de previsões, de queda de 1,50% a avanço de 12,20%.

Em relação a maio de 2019, a produção caiu 21,9%. Nessa comparação, sem ajuste, as estimativas variavam de uma queda de 28,9% a 17,1%, com mediana negativa de 22,2%. A indústria acumula queda de 11,2% no ano de 2020. Em 12 meses, a produção acumula baixa de 5,4%.

A produção da indústria de bens de capital cresceu 28,7% em maio ante abril, informou o IBGE. Na comparação com maio de 2019, o indicador recuou 39,4%. Os dados fazem parte da Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física (PIM-PF). No acumulado em 12 meses, houve redução de 9,6% na produção de bens de capital.

Em relação aos bens de consumo, a produção registrou alta de 14,5% na passagem de abril para maio. Na comparação com maio de 2019, houve redução de 31%. No acumulado em 12 meses, a produção de bens de consumo diminuiu 6,3%.

Na categoria de bens de consumo duráveis, a produção aumentou 92,5% em maio ante abril. Em relação a maio de 2019, houve queda de 69,7%. Em 12 meses, a produção diminuiu 14,7%.

Entre os semiduráveis e os não duráveis, houve elevação de 8,4% na produção em maio ante abril. Na comparação com maio do ano anterior, a produção caiu 19,3%. A taxa em 12 meses ficou negativa em 4,0%.

Para os bens intermediários, o IBGE informou que a produção subiu 5,2% em maio ante abril. Em relação a maio do ano passado, houve uma queda de 14,6%. No acumulado em 12 meses, os bens intermediários tiveram redução de 4,2%.

O índice de Média Móvel Trimestral da indústria registrou queda de 8% em maio.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 02/07/2020

VOLUME DE CRÉDITO IMOBILIÁRIO CRESCE 22% ATÉ JUNHO MESMO COM PANDEMIA, DIZ CAIXA



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/07/pedro-guimaraes-marcelo-camargo-agencia-brasil-768x432.jpg>

Pedro Guimarães, da Caixa: "Este é um segmento-chave para o Brasil" (Crédito: Marcelo Camargo/Agência Brasil)

O presidente da Caixa Econômica Federal, Pedro Guimarães, afirmou nesta quinta-feira, 2, que, mesmo com a pandemia do novo coronavírus, a instituição registrou um volume de liberação de crédito imobiliário 22% maior de janeiro a junho, na comparação com o mesmo período do ano passado. "Este é um segmento-chave para o Brasil", pontuou.

Guimarães pontuou ainda que, apesar dos efeitos da crise nos meses de março e abril, a Caixa já sente uma retomada no setor imobiliário. "Já sentimos isso em junho", disse.

As afirmações do presidente da Caixa foram concedidas entrevista coletiva virtual no período da manhã, sobre novas medidas do banco para o setor imobiliário.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 02/07/2020

ITAPEMIRIM PLANEJA INICIAR VOOS COMERCIAIS NO INÍCIO DE 2021

Da redação



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/07/0-1280x720.jpg>

Rodrigo Vilaça, CEO da Itapemirim, divulgou esta imagem em seu perfil no LinkedIn para indicar como serão as aeronaves do grupo (Crédito: Reprodução/LinkedIn)

A Itapemirim, uma das grandes companhias de transporte rodoviário no Brasil, está entrando no mercado da aviação comercial e trabalha com a possibilidade de assinar o

contrato de leasing dos primeiros aviões ainda em julho. A ideia é iniciar os voos no primeiro trimestre de 2021, atingindo um público de perfil executivo e órfão da extinta Varig.

Em fevereiro, durante viagem aos Emirados Árabes com o governador de São Paulo, João Doria, o presidente da Itapemirim, Sidnei Piva, anunciou aporte de US\$ 500 milhões em um fundo soberano daquele país. Uma parte desse valor seria usada na criação da companhia aérea, mas o coronavírus freou o planejamento.

Em entrevista ao UOL, o CEO do grupo, Rodrigo Vilaça, e o CEO da Itapemirim Linhas Aéreas, Tiago Senna, indicaram que a intenção do grupo é iniciar as operações no início do ano que vem com dez aviões comerciais. O plano é iniciar com aeronaves médias, que suportem entre 100 e 140 passageiros e, se tudo der certo, ampliar a frota em três anos passando para aeronaves Airbus.

O objetivo é atingir um mercado órfão da extinta Varig, segundo Senna, oferecendo atendimento premium, com serviço de bordo diferenciado e classe executiva nos voos domésticos. As bebidas alcoólicas estão inclusas neste planejamento.

Com uma divisão entre classe econômica e executiva, o grupo espera preencher os assentos com clientes do mundo corporativo e sem entrar na guerra das tarifas promocionais. Seguir este caminho, avaliam os empresários, é estrangular o negócio.

A empresa quer contratar 600 funcionários nos próximos meses, sendo 160 pilotos e 320 comissários de bordo que atuarão nas dez aeronaves iniciais e a seleção deve começar já neste mês. Os testes iniciais serão feitos online.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 02/07/2020*



EXTRA ONLINE

EMBRAER AVALIA PDV PARA EMPREGADOS EM LICENÇA REMUNERADA

Por Aluísio Alves

SÃO PAULO (Reuters) - A fabricante de aeronaves Embraer anunciou nesta quinta-feira que discute com sindicatos abrir um Programa de Demissão Voluntária (PDV) para empregados que estão em férias coletivas e que irá iniciar um período de licença remunerada.

O anúncio vem na esteira da crise aguda sofrida pela empresa brasileira, fruto dos efeitos econômicos da pandemia da Covid-19, que levou várias companhias aéreas a adiarem ou suspenderem pedidos de aviões, além da desistência da Boeing para um acordo bilionário na área de aviação comercial.

Em comunicado, a companhia explicou que oferecerá para quem aderir ao PDV extensão do plano de saúde, auxílio-alimentação de 450 reais mensais, ambos por seis meses, apoio para buscar um novo emprego, além de indenização adicional do salário-base nominal por ano de empresa. Para quem optar pelo plano, a data de desligamento será em 20 de julho.

Recentemente, foi iniciado o processo de reintegração da unidade de aviação comercial com uma reestruturação para reduzir duplicidades de funções e recuperar sinergias. A empresa vem ainda buscando parcerias para desenvolvimento de novos produtos e negociando empréstimos para atender as necessidades de financiamento de exportações e de capital de giro.

Ainda não é possível prever como a crise irá evoluir, mas a companhia vai continuar realizando todos os esforços necessários para minimizar o impacto da Covid-19 para as pessoas e garantir a adequação necessária da empresa diante da nova realidade do mercado de transporte aéreo global.

Fonte : Extra Online

Data : 02/07/2020

ELETOBRAS LEVANTARIA R\$14 BI COM OFERTA PARA DILUIR FATIA DA UNIÃO A 49%, DIZ CEO

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - A estatal Eletrobras pode levantar mais de 14 bilhões de reais com uma operação de capitalização que tem sido planejada pelo governo, o que diluiria a fatia da União na companhia a 49%, projetou nesta quinta-feira o presidente da elétrica, Wilson Ferreira Jr.

O governo possui atualmente 63% do capital social da Eletrobras, maior empresa de energia da América Latina, incluindo participações indiretas por meio do BNDES e seu braço de participações BNDESPar.

Mas a administração do presidente Jair Bolsonaro pretende privatizar a companhia por meio de uma oferta de novas ações, que na prática levaria à redução da participação estatal, tirando do governo o controle da empresa.

A operação ainda deve gerar recursos para o Tesouro, com o governo cobrando da companhia bônus bilionários em troca da renovação em condições mais atrativas de contratos de suas hidrelétricas e linhas de transmissão mais antigas.

O governo havia projetado arrecadação de 16 bilhões de reais com a privatização da Eletrobras em 2020, mas o montante foi retirado do Orçamento da União em meio ao lento avanço nas discussões sobre a transação.

A projeção de arrecadação do CEO da elétrica, divulgada em transmissão ao vivo do Grupo Lide Ceará nesta quinta-feira, sinaliza que a União pode precisar realizar também a venda de ao menos parte de suas ações na empresa caso deseje levantar os 16 bilhões.

O projeto de lei sobre a privatização, enviado ao Congresso no final do ano passado, prevê que a operação poderá envolver também uma oferta de ações adicional, secundária, para que o governo venda uma fatia na empresa.

Fonte : Extra Online

Data : 02/07/2020

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA MANTÉM EXPECTATIVA DE 14 LEILÕES ATÉ FIM DO ANO

Por Alberto Alerigi Jr.; edição de Aluísio Alves

SÃO PAULO (Reuters) - O governo federal mantém para este ano expectativa de realizar 14 leilões de infraestrutura, dos quais 3 envolvendo concessões de grande porte, apesar das incertezas trazidas pela pandemia de coronavírus e seus impactos sobre a economia, afirmou nesta quinta-feira, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas.

O processo começa em agosto, com leilões de dois grandes terminais de transporte de celulose no porto de Santos (SP), com previsão de 420 milhões de reais em investimentos. O Brasil é o maior produtor mundial de celulose de eucalipto, produto que tem tido alta demanda na Ásia e tem uma série de aplicações, incluindo em máscaras de proteção. Os terminais integram 11 arrendamentos portuários que devem acontecer neste ano.

Depois dos terminais de celulose, o governo espera publicar edital de concessão do primeiro trecho da Ferrovia de Integração Leste-Oeste (Fiol) até o final de setembro, projeto que espera receber 3,3 bilhões de reais em investimentos, para que o leilão possa ocorrer até o final de 2020.

Ainda no segundo semestre, o governo prepara as concessões das rodovias BR-153, entre Goiás e Tocantins, e BR-163, entre Mato Grosso e o Pará. Ambas as rodovias são importantes

corredores de escoamento da safra de grãos do país e projetam investimentos de cerca de 9,5 bilhões de reais.

"O fato de seguirmos em frente com as concessões está calcado nas conversas que temos tido com investidores", disse Freitas na apresentação, mencionando contatos para o programa de concessões de infraestrutura em transportes que tem a ambição de levantar 250 bilhões de reais em investimentos até 2022.

Além dos 3 grandes leilões deste ano, outro dos principais empreendimentos do plano é a concessão da rodovia Nova Dutra, entre São Paulo e o Rio de Janeiro, que tem expectativa de ir a leilão no primeiro trimestre do próximo ano.

"Nove empresas se inscreveram para fazer reuniões (com o governo sobre o projeto) e impressionou o conhecimento de cada uma delas...e com certeza mostra que estão se habilitando para fazer oferta", disse Freitas sem citar nomes. "Já percebemos movimentos de gente contratando assessores financeiros e bancos para fazer estruturação de suas propostas, inclusive empresas estrangeiras que não estão posicionadas no Brasil", acrescentou.

O governo tinha expectativa de mandar o edital de concessão da Nova Dutra, hoje operada pela CCR, ao Tribunal de Contas da União (TCU) em maio, mas resolveu ampliar as consultas com o mercado e Freitas afirmou que o documento deve ser encaminhado ao órgão neste mês. O investimento previsto no plano de concessão da rodovia é de 32 bilhões de reais.

O ministro também afirmou que espera para este mês o envio ao TCU de editais da sexta rodada de concessões de aeroportos, envolvendo 22 terminais nas regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste e Sul. A expectativa é que após aprovação do TCU, os documentos possam ser publicados até novembro e os leilões desta etapa possam ocorrer no início do próximo ano. Os investimentos previstos nestes terminais somam 6,7 bilhões de reais.

Fonte : Extra Online
Data : 02/07/2020

INSPIRAÇÃO PARA INOVAR EBCA **NEGÓCIOS** EPOCA NEGÓCIOS

INFRAESTRUTURA QUER ENTREGAR MAIS 33 OBRAS PÚBLICAS ATÉ O FIM DO ANO

No primeiro semestre, foram 36 inaugurações mais três entregas envolvendo a iniciativa privada

Em balanço de previsões e entregas para 2020, o Ministério da Infraestrutura confirmou nesta quinta-feira, 2, que pretende inaugurar mais 33 obras públicas até o fim do ano, como mostrou na quarta-feira o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado. No primeiro semestre, foram 36 inaugurações mais três entregas envolvendo a iniciativa privada. Para os próximos meses, o ministério quer executar empreendimentos com investimentos públicos nos setores rodoviário, portuário, aeroportuário e ferroviário.



https://s2.glbimg.com/WAJhHGzFRRskYRS9XB2UNXEByP4=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2020/02/27/914029-defesa_civil_0489.jpg

Construção Civil (Foto: Agência Brasil/ Tomaz Silva)

A previsão é de que sejam feitas obras de pavimentação, revitalização e duplicação em várias rodovias. Na BR-230/PA, conhecida como Transamazônica, haverá conclusão de mais uma etapa da pavimentação, entre Itupiranga e Novo Repartimento. A BR-163, um dos principais corredores

de escoamento da safra de grãos do País, vai receber pavimentação no trecho que vai do entroncamento com a BR-230, em Campo Verde (MT), até Rurópolis (PA).

A pasta também quer concluir a construção de uma ponte sobre o Rio Madeira, em Abunã, na BR-364/RO; fazer a duplicação de um trecho de 66 km na BR-381/MG, em Governador Valadares, além de finalizar a 2ª Ponte Sobre o Rio Guaíba/RS.

No setor de aeroportos, o ministério quer concluir as obras em Congonhas/SP, que passam por um processo de recuperação da pista de pouso e decolagem, e reconstrução do pátio de aeronaves. Em Cascavel/PR, será construído um novo terminal de passageiros e pátio de aeronaves.

Para a área portuária, serão construídas, a partir de julho, cinco Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4) em Cametá, Abaetetuba, Viseu, Augusto Corrêa e Mosqueiro, todas no Pará. O ministério também espera concluir a transposição da linha férrea de Rolândia/PR e Mogi Guaçu/SP. Além disso, as obras da Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), entre Bom Jesus da Lapa e São Desidério, na Bahia, serão executadas pelo 4º Batalhão de Engenharia de Construção (4º BEC), de Barreiras, e o 2º Batalhão Ferroviário, de Araguari.

Fonte : *Epoca Negócios*
Data : 02/07/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

SOCORRO BILIONÁRIO AO SETOR ELÉTRICO TERÁ CONSÓRCIO DE QUASE 20 BANCOS

Empréstimo de R\$ 16 bi terá juro de 5,2% ao ano, além da inflação, e terá impacto nas contas de luz a partir de 2021

Por *Marcello Corrêa*



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24494328-5c1-a83/FT1086A/652/x86890173_EC-Sao-PauloSP06-02-2020-Torres-de-transmissao-de-energia-eletrica-no-interior-do-e.jpg.pagespeed.ic.Bc0XJ85Me5.jpg

Torres de transmissão de energia elétrica no interior de São Paulo: Custo de empréstimo deve pesar nas contas de luz a partir de 2021 Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

BRASÍLIA — A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) divulgou nesta quinta-feira as condições para o empréstimo de R\$ 16,1 bilhões a distribuidoras, por conta da crise do coronavírus. O empréstimo terá taxa de juros de 5,2% além da inflação e será oferecido por um grupo de 19 bancos.

O socorro ao setor terá impacto nas contas de luz a partir de 2021, já que os custos serão divididos entre as empresas e consumidores. A medida foi tomada para evitar uma alta generalizada das tarifas neste ano, já que a pandemia e a alta do dólar atingiram os custos no segmento.

A regulamentação do empréstimo foi divulgada ainda no fim de junho, mas faltavam ser estabelecidas as condições das operações. As distribuidoras têm até sexta-feira para aderir ao socorro.

De acordo com a Aneel, as operações serão remuneradas a uma taxa de juros de 2,9% ao ano, mais a CDI (taxa de referência que acompanha a Selic). Isso equivale a 5,2% mais o IPCA, índice oficial de inflação, medido pelo IBGE.

A agência destacou que a taxa do empréstimo da chamada Conta-Covid, como é chamada a operação, é menor que a do socorro ao setor concedido em 2014, por conta da falta de chuvas. Na ocasião, os juros foram de 9,2% ao ano, mais o IPCA.

Naquele ano, os empréstimos foram totalmente pagos pelos consumidores, o que resultou em um tarifaço a partir de 2015.

"Além das taxas menores da Conta-covid, vale ressaltar diferença substancial nos contextos das duas operações. Enquanto a Conta ACR foi criada para lidar com uma crise que atingia apenas o setor elétrico, a Conta-Covid responde a uma situação de crise global que afeta todos os setores da economia", disse a Aneel, em nota.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*
Data : 02/07/2020

BB COMEÇA A OFERECER LINHA DE CRÉDITO DE R\$ 3,7 BI A PEQUENAS EMPRESAS TRÊS SEMANAS APÓS LANÇAMENTO

Segundo o banco, foram fechadas até agora 1.500 operações no Pronampe, programa que prevê atingir 180 mil micro e pequenos empreendimentos

Por *Marcello Corrêa*



[https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24510096-113-99c/FT1086A/652/x88279465_Data-14-02-2019-Editoria-Financas-Reporter-Flavia-Furlan-Nunes-Local-Sao-Paulo-Setor-](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24510096-113-99c/FT1086A/652/x88279465_Data-14-02-2019-Editoria-Financas-Reporter-Flavia-Furlan-Nunes-Local-Sao-Paulo-Setor-Bancar.jpg.pagespeed.ic.jWXG3JQ27T.jpg)

[Bancar.jpg.pagespeed.ic.jWXG3JQ27T.jpg](https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24510096-113-99c/FT1086A/652/x88279465_Data-14-02-2019-Editoria-Financas-Reporter-Flavia-Furlan-Nunes-Local-Sao-Paulo-Setor-Bancar.jpg.pagespeed.ic.jWXG3JQ27T.jpg)

Rubem Novaes, Presidente do Banco do Brasil Foto: Claudio Belli / Valor Econômico

BRASÍLIA - O Banco do Brasil anunciou nesta quarta-feira que começou a oferecer empréstimos por meio do Pronampe, linha de créditos para micro

e pequenas empresas.

O início das operações ocorre cerca de três semanas após o lançamento do programa, criado para reduzir os efeitos da crise do coronavírus, e três meses após o início da pandemia no país.

Segundo o BB, foram fechadas até agora 1.500 operações. A instituição financeira espera atingir 180 mil micro e pequenas empresas e ofertar R\$ 3,7 bilhões.

Cerca de 43 mil empresas já se interessaram pelo programa. Se todas contratarem o programa, o valor desembolsado chegará a R\$ 2 bilhões.

Na semana passada, a Caixa Econômica Federal começou a operar o programa, também com pouco mais de 1.500 operações iniciais.

O assessor especial do Ministério da Economia, Guilherme Afif, um dos idealizadores do programa, espera que a linha seja ofertada por grandes bancos comerciais a partir de 15 de julho. Até agora, pelo menos cinco — incluindo BB e Caixa — aderiram.

O Pronampe é baseado em um sistema de garantias formado por dinheiro público. Para viabilizar a linha, o governo criou um fundo de R\$ 15,9 bilhões. Esses recursos servem para cobrir os riscos de inadimplência dos empréstimos contratados pelo programa.

Empresas que faturam até R\$ 4,8 milhões têm direito a tomar emprestado até 30% do faturamento no ano passado. Assim, se a receita bruta do tomador foi de R\$ 100 mil em 2019, o limite de crédito será de R\$ 30 mil. O valor disponível foi informado pela Receita Federal.

Ainda há incerteza sobre a atratividade da linha para bancos privados, principalmente por causa da taxa de juros, considerada muito baixa: 1,25% ao ano, além da Selic (hoje em 2,25% ao ano).

Restrições

Empresas terão ainda que passar pelo crivo das políticas de crédito de cada instituição, como o nível de relacionamento com o banco. Em coletiva de imprensa, o vice-presidente de varejo do BB, Claudio Motta, não descartou que a inadimplência será considerada na análise, mesmo na pandemia.

— Se ela já estiver inadimplente, ela não passaria na análise do limite de crédito. Mas isso é uma prática, é importante lembrar, da política de crédito dos bancos, (que) fazem primeiro a análise do limite de crédito — disse o executivo.

Emprego: Pela 1ª vez, mais da metade da população brasileira em idade de trabalhar está fora do mercado

Motta afirmou, no entanto, que essa análise pode ser flexibilizada, inclusive pelo gerente da agência:

— O histórico do cliente no limite de crédito é sempre levado em conta. Por isso que a gente não é inflexível. Algumas restrições passam por uma eventual flexibilização por parte da própria agência.

*Fonte : Jornal O Globo - RJ
Data : 02/07/2020*

GOVERNO VAI INVESTIR ATÉ R\$ 4,5 BILHÕES EM OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO 2º SEMESTRE

Segundo ministro, estão previstas 33 obras e 14 leilões, sendo 3 concessões e 11 arrendamentos de portos, além de 2 renovações de concessão de ferrovias

Por André Machado



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24511853-06a-b56/FT1086A/652/xtarc.jpg.pagespeed.ic.OfazXenfou.jpg>

*Tarcísio Freitas, ministro da Infraestrutura: novos investimentos.
Foto: Pablo Jacob / Pablo Jacob*

RIO - O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, anunciou nesta quinta-feira que foram investidos R\$ 3,5 bilhões na realização de obras no país ao longo do primeiro semestre do ano, e já estão orçados entre R\$ 4 bilhões e R\$ 4,5 bilhões

para novas entregas no segundo semestre.

Em entrevista coletiva pela internet, Freitas também mencionou planos a médio prazo, referindo-se também ao setor de licitações.

— Estão previstos R\$ 250 bilhões de investimentos a serem contratados em licitações nos próximos dois anos e meio — afirmou. — Tudo respeitando nossos pilares fiscais e o teto de gastos.

Segundo dados do ministério, já foram entregues este ano 39 obras em 27 semanas, sendo 23 delas entre março e junho, período mais afetado pela pandemia do novo coronavírus e sua consequente crise econômica, provocada pelas medidas de isolamento.

A inauguração de obras é parte de uma estratégia do governo federal de implementar uma agenda positiva para recuperar a popularidade do presidente Jair Bolsonaro.

Mas, apesar dos números otimistas apresentados, vale lembrar que o investimento do governo federal em infraestrutura de transportes em 2019, de R\$ 8,3 bilhões, foi o mais baixo da década, segundo levantamento realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), com informações da ONG Contas Abertas, e obtido pelo GLOBO. E as perspectivas para este ano se tornaram complicadas com a pandemia.

Foco na logística

Entre as obras destacadas pelo ministro na primeira metade do ano, estão quase 127 quilômetros de rodovias duplicadas e 88,5 quilômetros pavimentados, além da reforma e ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu e de uma nova sala de embarque do Aeroporto de Navegantes, em Santa Catarina.

Ele também mencionou a inauguração de portos de pequeno porte em Parintins e Coari, no Amazonas, e Turiaçu, no Maranhão.

Segundo Freitas, o maior foco do ministério, desde que começou a pandemia, foi preservar a logística dos transportes para evitar o desabastecimento.

— O presidente Jair Bolsonaro nos orientou a preservar a logística, de modo que nos reunimos com o conselho de secretários dos estados para rever decretos, garantir a estrutura de suporte aos caminhoneiros e criar protocolos de segurança nos terminais aeroportuários — explicou. — Assim, mesmo com a pandemia, tivemos uma vitória silenciosa ao garantir o escoamento de uma safra agrícola recorde e manter o abastecimento.

Segundo o ministro, também foi determinado no período o início imediato de obras como a de implantação e pavimentação de um trecho de 61,6 quilômetros da BR-367 em Minas Gerais até a divisa com a Bahia, e a ponte do Xambioá, na BR-153, ligando os estados do Pará e de Tocantins.

Dezenas de leilões

Já para o segundo semestre, estão previstas 33 obras e 14 leilões, sendo 3 concessões e 11 arrendamentos de portos, além de 2 renovações de concessão de ferrovias, totalizando até R\$ 4,5 bilhões

— Mas qualquer incremento nesse orçamento será muito bem-vindo — atalhou Freitas.

Sobre as futuras licitações, está previsto em agosto o leilão de dois terminais de papel e celulose no Porto de Santos, que deverão receber R\$ 420 milhões de investimentos. Na seara ferroviária espera-se publicação de edital para a concessão da Ferrovia de Integração Oeste-Leste até o fim do 3º trimestre para que o leilão consiga acontecer ainda neste ano.

O ministério também planeja enviar ao Tribunal de Contas da União (TCU) ainda neste mês a proposta de renovação da concessão da Rodovia Presidente Dutra, para publicar o edital até dezembro.

O projeto, segundo o ministério, deve injetar R\$ 32 bilhões na rodovia para construção e manutenção.

— De 44 leilões planejados originalmente, o TCU está analisando um total de 42 projetos, com R\$ 75 bilhões a serem contratados - disse Freitas.

Também está prevista a entrega em julho ao órgão de estudos da sexta rodada de concessão de 22 aeroportos – Blocos Sul, Norte e Central –, com investimentos futuros previstos de R\$ 6,7 bilhões.

Na rodovia Transamazônica, deverá ser concluída mais uma etapa da pavimentação entre Itupiranga e Novo Repartimento. A BR-163, um dos principais corredores de escoamento da safra de grãos do País, também será pavimentada no trecho que vai do entroncamento com a BR-230, em Campo Verde (MT), até Rurópolis (PA).

Ambiente de negócios

Segundo o ministro, o foco do governo com as obras não é politizar, nem focar na arrecadação.

— Nosso foco não é a arrecadação em si, mas gerar investimento e aumentar nossa competitividade. E gerar empregos, que é uma obsessão do governo.

Ele garante que haverá players para os futuros leilões, frisando que o governo sonda previamente o interesse dos investidores.

Itaú: 'Não é razoável esperar recuperação da economia sem progresso contra a pandemia', diz economista-chefe do banco

— Num cenário de juros baixos, projetos que remuneram entre 8,5% e 11% atraem os investimentos. Os fundos virão, quem for mais rápido ganhará o coração dos investidores. Quem não quer entrar na concessão dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont?

O plano de Freitas é transformar o ambiente de negócios "revendo regulações que prejudiquem o setor privado". Ele cita como exemplo o plano de eliminar que 15% dos investimentos em aeroportos venham obrigatoriamente de operadores do setor.

— Isso abriria a licitação de aeroportos para os fundos de investimento.

Vertentes do Pró-Brasil

Referindo-se ao programa Pró-Brasil, o ministro o definiu como uma iniciativa importante e uma aposta para a retomada da economia. Freitas explicou que ele tem duas vertentes: a da mudança de regulação, que tem justamente a ver com a transformação do ambiente de negócios, e a legislativa, do Congresso, dos projetos de lei.

— E os parlamentares, com os presidentes das Casas pró-business, têm demonstrado uma grande atenção a essa pauta, de melhorar o ambiente de negócios — destacou o ministro. — A recente aprovação do marco regulatório do saneamento tem o poder de desencadear uma série de investimentos privados e traz mais segurança jurídica ao setor, ajudando a formatação de parcerias público-privadas (PPPs) e concessões por parte dos estados.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 02/07/2020

GOVERNO PREVÊ QUE EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS VÃO SUPERAR IMPORTAÇÕES EM US\$ 55,4 BILHÕES EM 2020

Balança comercial brasileira registra superávit de US\$ 23 bilhões no 1º semestre, valor 10,3% menor que nos seis primeiros meses do ano passado

Por Eliane Oliveira



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/22119162-a26-1b4/FT1086A/652/x35052405_22-02-2012ECPorto-do-Rio-de-JaneiroImportacao-e-exportacao-de-produtos.jpg.pagespeed.ic.dlltfBBynH.jpg

Exportações caíram para os principais mercados, com exceção da China Foto: Fábio Rossi / Agência O Globo

O crescimento das vendas de produtos do agronegócio para os países asiáticos e o

desaquecimento das economias doméstica e mundial levaram o governo a rever suas previsões para a balança comercial em 2020. Se, em abril último, o resultado esperado para este ano era de um superávit de US\$ 46,6 bilhões, agora a expectativa é de um saldo positivo maior, de US\$ 55,4 bilhões. Esse valor é equivalente a US\$ 7,3 bilhões a mais do que no ano anterior.

A melhora da projeção, no entanto, deve-se menos ao desempenho das exportações, estimadas em US\$ 202,5 bilhões, do que das importações, que na avaliação do Ministério da Economia seriam de US\$ 147,1 bilhões. Para os técnicos, a taxa de redução dos gastos no exterior em relação a 2019, de 17%, será maior do que a esperada para as vendas externas, de 10,2%.

— É possível que o cenário mude, devido à grande incerteza sobre o que acontecerá sob o ponto de vistas global. Já existe, por exemplo, uma sinalização de que a economia começa, timidamente, a dar sinais de recuperação a partir deste mês — ponderou o secretário de Comércio Exterior, Lucas Ferraz, ao divulgar, nesta quarta-feira, os números da balança comercial brasileira.

Nos seis primeiros meses deste ano, as exportações brasileiras caíram para os principais mercados, com exceção da China. Enquanto as vendas para o mercado chinês subiram 14,9% em relação ao primeiro semestre de 2019, houve reduções nos embarques para destinos como os Estados Unidos (31,6%), Argentina (28,1%), Europa (6,8%) e Oriente Médio (29,7%).

— Nossos resultados estão sendo muito influenciados pela queda vertiginosa dos preços internacionais. Mas há uma demanda pelo consumo de alimentos, principalmente da Ásia. Mesmo em situações de crise, os países consumidores continuam comprando alimentos - enfatizou Ferraz.

No caso das importações, a queda foi generalizada. As vendas para a Ásia caíram 10,3%; para os EUA, 4,4%; para a Argentina, 30,8%; e para a União Europeia, 8,2%.

Números do comércio exterior

Segundo os dados divulgados pelo Ministério da Economia, no primeiro semestre de 2020, a balança comercial brasileira registrou um superávit de US\$ 23 bilhões, valor 10,3% menor do que o contabilizado nos seis primeiros meses do ano passado. As exportações, de US\$ 102,4 bilhões, caíram 6,4%, e as importações, de US\$ 79,4 bilhões, tiveram uma queda de 5,2%. Com isso, a corrente de comércio (soma das vendas externas com as compras no exterior), de US\$ 181,8 bilhões, diminuíram 5,9%.

O setor agropecuário continuou contribuindo para o superávit, com exportações de US\$ 26,2 bilhões, valor 26,8% superior ao verificado no mesmo período de 2019. A participação dessa categoria de produtos no total exportado subiu de 19,4% no ano passado para 25,6%. As maiores reduções ocorreram nas vendas de automóveis (46,5%), aeronaves (58,1%) e celulose (28,6%).

Por outro lado, a indústria de transformação perdeu espaço na pauta de exportações, de 58,6% para 53,2%. As vendas no exterior, de US\$ 54,4 bilhões, caíram 15,1%.

Em junho, houve um superávit de US\$ 7,5 bilhões, com exportações de US\$ 17,9 bilhões e US\$ 10,4 bilhões. As vendas externas caíram 12% e os gastos no exterior tiveram um decréscimo de 27,4%. A corrente de comércio, de US\$ 28,4 bilhões, diminuiu 18,4%.

*Fonte : Jornal O Globo - RJ
Data : 02/07/2020*

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

NOVO MARCO DO SANEAMENTO: É PRECISO DEIXAR DE LADO O PRECONCEITO PARA AVALIAR OS BENEFÍCIOS

Por *Tiago Jacques**



https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/wp-content/uploads/sites/41/2020/07/advogado-tiago-jacques-768x512-1-1_020720203749-525x350.jpg

Tiago Jacques. FOTO: DIVULGAÇÃO

O espaço ocupado pelas concessionárias privadas de saneamento no Brasil ainda é mínimo: equivalente a apenas 6% do total dos municípios. Companhias estaduais, principalmente, e autarquias municipais são responsáveis pelo atendimento dos outros 94% do território nacional. A diferença reflete em parte uma estratégia histórica, adotada nos tempos dos Governos antidemocráticos. Nos anos 70, quando foi criado o Plano Nacional de Saneamento (Planasa), as companhias estaduais assumiram o papel de protagonistas no esforço para a universalização dos serviços de captação, tratamento e distribuição de água e coleta e tratamento de esgotos.

Até meados dos anos 80, quando o Planasa foi descontinuado, o trabalho executado principalmente com recursos do extinto Banco Nacional de Habitação (BNH) permitiu que a água chegasse às torneiras de milhões de brasileiros. Por outro lado, a universalização da coleta e tratamento de esgoto esteve longe de ser atingida. O pior ainda estava por vir. Entre o fim dos anos 80 e a primeira década dos 2000, a falta de organização do setor foi flagrante.

O resultado é inequívoco. No Brasil, atualmente há 100 milhões de pessoas sem acesso ao esgoto e 35 milhões sem água tratada. O País, 9ª economia mundial, aparece na 117ª posição do ranking mundial do saneamento. O novo marco regulatório, aprovado há poucos dias no Senado, pretende mudar essa realidade.

Mas sua aprovação fez ressurgir um velho fantasma que assombra prefeitos e empresários: o preconceito. A grita foi geral entre parte da população, que viu na modernização das regras uma brecha para a “privatização da água” no País.

Devagar com o andar. Antes de mais nada, cumpre esclarecer que não há previsão legal de privatização dos serviços de saneamento. O setor opera no regime de concessões. Ou seja: as empresas, privadas ou públicas, investem e operam os sistemas, que são de titularidade dos municípios. O trabalho é executado sob supervisão pública – a partir da aprovação do novo marco, à cargo de uma agência reguladora nacional – e toda a infraestrutura é “devolvida” sem ônus ao poder público após o fim do prazo de concessão.

Além disso, o projeto aprovado não é mandatório: cada Prefeito ou grupo de Prefeitos (em caso de formação de blocos regionais) poderá decidir/escolher a melhor forma de prestação do serviço. Na prática, os Prefeitos poderão optar por terem o serviço prestado por meio de uma Companhia Estadual, pelo contrato de programa vigente – porém, com ajustes decorrentes do novo marco, como as metas de universalização – ou poderão deflagrar processo licitatório, no qual poderão participar, em regime de isonomia, empresas privadas e também públicas, para a concessão plena ou até mesmo uma parceria público-privada.

O principal problema do setor de saneamento é a carência de investimentos em infraestrutura. Os números mostram que entre 2014 e 2017 os reajustes praticados nas tarifas de água e esgoto foram de 30,7%. No mesmo período, os recursos aplicados em obras caíram cerca de 3%. Parte significativa do aumento de receitas foi para pagamento da folha, que nas Companhias Estaduais representa aproximadamente a metade do faturamento. Nas empresas privadas, a folha consome aproximadamente 22% dos recursos. Em sentido oposto, empresas

privadas, pelo menos as que operam no Brasil, mostram-se mais eficientes e investem 2,5 vezes a mais que as empresas públicas.

No momento, investir é essencial. Os custos para a universalização podem chegar a R\$ 700 bilhões – e estudos econométricos indicam que cada R\$ 1 bilhão de investimento no setor gera cerca de 60 mil empregos. Ou seja: ao combater uma chaga social brasileira, as obras de saneamento também podem alavancar a retomada da geração de postos de trabalho no País.

O Saneamento é o setor de infraestrutura que tem o menor investimento privado e é o pior de todas as infraestruturas nacionais (portos, aeroportos, rodovias, energia). Por outro lado, é o que detém atualmente a maior demanda por investimento. A razão do entrave é a inexistência de um marco legal que traga segurança jurídica e regulatória, que permita a atração de capital – nacional e internacional – de longo prazo.

Qual a solução trazida pelo novo marco legal do saneamento? O projeto abre o mercado de saneamento para investimentos privados, cria a obrigatoriedade de as Companhias Estaduais competirem em pé de igualdade com as empresas privadas, sem mais poder celebrar os contratos de programa, sem concorrência e sem licitação.

As Companhias Estaduais poderão continuar a prestar serviços, desde que cumpram as metas de universalização, façam os investimentos necessários e se tornem eficientes. O foco é na obtenção da universalização do sistema até o ano de 2033 – regra geral. Estes contratos passarão a conter metas de prestação do serviço e cobertura que hão de serem cumpridas, sob pena de rescisão contratual, o que não existe atualmente.

É preciso fugir do debate ideológico que alçou o Brasil para a era medieval no saneamento. Pouco importa se o serviço será prestado por empresa pública ou privada. Essencial é que ele seja prestado, com qualidade, modicidade tarifária, regularidade e eficiência. Serviço caro é aquele que não é prestado. Mais que nada, é preciso que se passe a olhar mais para o cidadão, que receberá o serviço, do que para quem irá fazer a sua prestação.

Assim, o novo marco regulatório não consiste em um projeto de privatização do saneamento, pois os ativos permanecerão com o Poder Público, a quem caberá cobrar pelas metas de cobertura e qualidade. O novo marco representa um projeto consistente de meta de universalização do serviço em todo o território nacional.

*Tiago Jacques, advogado da Cavallazzi, Andrey, Restanho e Araujo Advocacia

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 02/07/2020

POR QUE EMBARCAR NAS AÇÕES DA RUMO LOGÍSTICA (RAIL3)

Forte relação com o setor agro e a renovação antecipada da Malha Paulista trazem boas perspectivas para os papéis da companhia

Por ISAAC DE OLIVEIRA - isaac.oliveira@estadao.com



https://einvestidor.estadao.com.br/wD-content/uploads/sites/715/2020/06/rumo-logistica-divulgacao_230620202949.jpg

- Os especialistas avaliam que a companhia tem potencial para os próximos meses, dada à defasagem da estrutura rodoviária do País e as perspectivas

concretas de crescimento do tímido setor ferroviário, do qual a Rumo tem protagonismo

- No final de maio, o governo federal renovou a concessão da Malha Paulista com a Rumo por 30 anos

Expansão garantida de malhas ferroviárias, investimento em tecnologia para aumentar o escoamento de commodities, expectativa de saldo positivo no setor de agronegócio a despeito da pandemia de coronavírus. Estes são alguns dos fatores que trazem animosidade sobre as ações da Rumo Logística (RAIL3). Apesar de não ter tanta visibilidade quanto outras “queridinhas” entre investidores, a companhia tem seu papel recomendado na carteira de algumas casas ouvidas pelo E-investidor.

Os especialistas avaliam que a companhia tem potencial para os próximos meses, dada à defasagem da estrutura rodoviária do País e as perspectivas concretas de crescimento do tímido setor ferroviário, do qual a Rumo tem protagonismo.

No final de maio, o governo federal renovou a concessão da Malha Paulista com a Rumo por 30 anos. A ferrovia é um importante trecho de escoamento da produção do País para o porto de Santos, mas é vista como o gargalo do setor porque atende demanda não apenas do escoamento da produção de grãos do Mato Grosso e de Goiás, como de outros produtos. Há ainda expectativa pelo avanço da operação da companhia na Malha Norte.

“É uma empresa que se beneficia do mercado agrícola, que este ano está tendo uma boa safra, o transporte de carga garantido. E ela fez essa renovação antecipada e vai ter esses ajustes”, avalia Francisco Cataldo, da Ágora Investimentos.

Apesar de entender que o acordo comercial reafirmado por Donald Trump com a China pode representar algum risco para os volumes de exportação da Rumo em 2021, a Ágora lembra que os agricultores brasileiros já venderam mais de 40% de sua colheita de soja em 2021, o que mitiga parcialmente esse risco. “Mantemos nossa recomendação de compra para a Rumo”.

Reestruturação melhorou imagem da companhia no mercado

Para o analista da Toro Investimento, Daniel Herrera, a Rumo é o ativo mais interessante do ponto de vista de escoamento de commodities. Com uma mudança operacional nos últimos anos, ele explica que a empresa ganhou confiança ao reverter o quadro de prejuízos e adquirir lucros. Além disso, ele sublinha a posição da companhia que venceu leilão de trecho da Ferrovia Norte-Sul em 2019.

“Como estamos preocupados com o nível de aquecimento da Economia interna, apostamos em empresas voltadas para o mercado externo e exportadoras. A Rumo se beneficia muito disso. A exportação de grãos não deve ser sensivelmente afetada pela pandemia e ela tem tudo para continuar tendo bons ganhos neste contexto”, diz Herrera.

Com o papel cotado a R\$22,97 no pregão desta quarta-feira (2), Daniel ainda vê margem para uma valorização. “A gente ainda acha que tem espaço para a ação buscar as máximas dela, que estão em torno de R\$ 27, talvez até R\$ 30, especialmente neste contexto.”

Alta do Dólar e sucesso no agro animam

Luis Sales, da Guide Investimento, enxerga cenário positivo tanto no curto, quanto médio prazo, com os planos de expansão das malhas ferroviárias. O analista destaca o baixo impacto da pandemia no setor de Agronegócio, considerado essencial, e continuidade de uma forte exportação para a China.

“Vimos um movimento favorável ao agronegócio, que deve beneficiar Rumo, principalmente por conta do dólar mais alto neste ano. Tem expectativa dos volumes de embarques crescendo. A safra de soja foi positiva no Brasil, os preços estão bons. A companhia vem investindo em novas tecnologias, novos vagões, justamente para poder reduzir custos e se tornar competitiva cada vez mais, e se tornar uma alternativa melhor do que é o transporte rodoviário”, observa Sales.

Daniel, da Toro, também acrescenta que não foi tão afetada pela crise sanitária, e que aplicou várias medidas de saúde, como testagem nos locais de trabalho, atendimento aos seus trabalhadores. “E o agronegócio vai continuar produzindo relativamente normal, vai continuar exportando. Então ela acaba não sofrendo esse baque que a maioria das empresas sofreram no primeiro trimestre e vão sofrer muito forte no segundo”, avalia Daniel.

Expectativa positiva para o segundo trimestre

Apesar de ter sofrido prejuízo no primeiro trimestre, o analista da Toro lembra que este saldo se deu devido a alguns problemas operacionais e porque a safra de soja sofreu um atraso em relação ao ano passado. “Mas o prejuízo deve ser revertido nos resultados do segundo trimestre, com essa mudança da safra”, diz.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 02/07/2020*

GOVERNO PODE FAZER ‘PRORROGAÇÃO EXCEPCIONAL’ PARA CONCESSÃO DE TRÊS RODOVIAS

Legislação permite que o governo estenda o prazo do contrato por até dois anos quando há estudo ou licitação em andamento, mas sem tempo hábil até que um novo operador assuma

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, confirmou nesta quinta-feira, 2, que o governo pode adotar a prorrogação excepcional, por até dois anos, das concessões de três rodovias cujos contratos vencem no início de 2021, entre elas a da Nova Dutra. A alternativa é pensada uma vez que os novos leilões não devem ocorrer a tempo do encerramento dos contratos atuais. Os outros trechos são os administrados pela CRT (Rio-Teresópolis) e Concer (Juiz de Fora-Rio). Junto da Dutra, essas rodovias foram repassadas à iniciativa privada em 1996, na primeira etapa de concessões. Os contratos, de 25 anos, vencem em março do próximo ano.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/3/1558306701335.jpg>

Tarcísio de Freitas, Ministro de Infraestrutura Foto: Adriano Machado/Reuters

A legislação permite que o governo estenda o prazo do contrato por até dois anos quando há estudo ou licitação em andamento, mas sem tempo hábil até que um novo operador assuma. Segundo Freitas, o período de prorrogação excepcional será pequeno.

"Vamos ter gap (entre o vencimento) com assinatura do contrato. Lei permite que prorogue por até dois anos. Provavelmente a gente deve fazer uma prorrogação excepcional", disse o ministro ao ser questionado sobre a situação das três rodovias em coletiva nesta quinta. A previsão inicial da pasta era de realizar os leilões ainda neste ano, o que não irá mais ocorrer.

Freitas comentou que os projetos carregam muitas novidades regulatórias e tecnológicas e que, em razão disso, o tempo de estruturação acabou se estendendo. "A consulta pública da nova Dutra foi extensamente discutida", disse o ministro, para quem as consultas dos outros dois trechos serão mais simples, uma vez que o modelo utilizado já estará "compreendido". Segundo Freitas, a consulta pública para a nova concessão da Rio-Teresópolis será aberta em breve.

Até final de julho ou meados de agosto, a pasta pretende enviar ao Tribunal de Contas da União (TCU) os estudos do leilão da Nova Dutra e da BR-381/262, outra que teria o certame realizado neste ano, mas adiado para 2021, além do projeto da Ferrogrão. "Até o final de julho

e meados de agosto devemos encaminhar os estudos da BR-381/262, da nova Dutra, que estamos agregando a Rio-Santos, e da Ferrogrão. Vamos ter aí 42 projetos em análise, com R\$ 75 bilhões de investimento a serem contratos", disse.

Obras públicas

Freitas comentou também que as entregas de obras públicas de infraestrutura no primeiro semestre cobriram 22 das 27 unidades da federação. Balanço divulgado hoje pela pasta aponta investimentos de cerca de R\$ 3,5 bilhões realizados em empreendimentos de janeiro a junho, incluindo 126,9 km de rodovias duplicadas, 88,5 km pavimentados e 110,6 km de novas restaurações.

"O mais importante é que essas obras garantiram emprego para as pessoas", disse Freitas sobre as obras inauguradas. O ministro comentou ainda que a BR-163 deve estar toda pavimentada até Santarém (PA) até o fim de 2021. Como antecipou na quarta o Estadão/Broadcast, as 33 obras previstas para serem inauguradas no segundo semestre do ano devem contar com investimentos de R\$ 4 bilhões a R\$ 4,5 bilhões, sem incremento no orçamento atual da pasta.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 02/07/2020*

EM BUSCA DE AGENDA POSITIVA, GOVERNO VAI ANUNCIAR A INAUGURAÇÃO DE 30 OBRAS PÚBLICAS

Orçado em R\$ 4 bilhões, pacote inclui projetos de infraestrutura; Bolsonaro deve participar de novas inaugurações

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Em busca de uma agenda positiva em meio à crise econômica desencadeada pela pandemia do novo coronavírus, o governo federal deve anunciar hoje que pretende inaugurar mais de 30 obras públicas de infraestrutura neste segundo semestre do ano, com investimentos que somam cerca de R\$ 4 bilhões.

Executados pelo Ministério da Infraestrutura, os empreendimentos envolvem o setor portuário, de rodovias e aeroportos, e devem se somar a outras 36 inaugurações feitas entre janeiro e junho deste ano.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/7/1593660675177.jpg>

BR-381

Pacote inclui obra na BR-381, em Minas Gerais. Foto: DNIT/MG

Entre as entregas, estão cinco instalações portuárias na região Amazônica; lotes de pavimentação na Transamazônica; conclusão de pontes sobre o Rio São Francisco, Rio Madeira e Rio Parnaíba; reforma no aeroporto de Congonhas; e mais lotes de duplicação da BR-381, em Minas Gerais – que está entre as rodovias com o maior número de acidentes do Brasil.

Se no primeiro semestre as inaugurações ficaram restritas a mensagens comemorativas nas redes sociais – em razão da pandemia –, para os próximos meses o governo organiza uma agenda de visitas aos Estados, em parceria com os parlamentares da base. A ideia é que o presidente Jair Bolsonaro também participe desse cronograma.

O assunto foi tema de reunião na semana passada entre o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e o líder do governo na Câmara, Vitor Hugo (PSL-GO). Logo depois do encontro, o ministro adiantou o plano nas redes. "Organizaremos uma agenda de inaugurações nos Estados prestigiando a base e com a presença do presidente @JairBolsonaro", disse Freitas.

O ministério também deve divulgar hoje o balanço das 36 inaugurações feitas no primeiro semestre deste ano, que contaram com R\$ 3,5 bilhões de investimento público. Apesar dos planos dentro do Pró-Brasil de incrementar o orçamento da pasta para aplicação em obras públicas, a conclusão dos empreendimentos no segundo semestre será feita sem recursos extras. O orçamento do Ministério da Infraestrutura para 2020 é de cerca de R\$ 8 bilhões.

Os números são comemorados dentro da pasta, já que a previsão é de repetir o feito do ano passado e executar quase que a totalidade dos recursos previstos no orçamento.

Relacionamento

O cronograma de inaugurações com a participação de Bolsonaro, prestigiando parlamentares da base, ocorre no contexto da nova interlocução do Planalto com o Congresso, que conta também com a distribuição de cargos. Na última sexta-feira, ao lado de deputados do Centrão, o presidente fez uma rápida passagem pela Região Nordeste e inaugurou parte da Transposição do Rio São Francisco, projeto iniciado ainda em 2007, durante o governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Além de buscar ganhos políticos com a entrega de equipamentos e a conclusão de obras em diferentes regiões do País, Bolsonaro tem alinhado o discurso para reforçar a ideia de que está ao lado do povo mais humilde. Na última terça-feira, ele convidou os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), para acompanhá-lo nos deslocamentos pelo Brasil./COLABOROU JULIA LINDNER

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 02/07/2020

Valor ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS REFORÇA CARTEIRA DE ATIVOS À VENDA NO MERCADO

Petroleira põe mais seis ativos à venda em um mês e avança com refinarias; venda da TBG emperra

Por André Ramalho, Francisco Góes e Rafael Rosas — Do Rio 02/07/2020 05h01 Atualizado

Castello Branco, da Petrobras: depois da baixa contábil de US\$ 13,4 bilhões, é ‘improvável’ novas baixas em 2020 — Foto: Silvia Zamboni/Valor

Em meio ao choque de preços do petróleo e da necessidade de fazer caixa, a Petrobras vem reforçando a sua carteira de desinvestimentos. Desde junho, a companhia colocou seis novos pacotes de ativos à venda, incluindo campos maduros, termelétricas e blocos de exploração. Enquanto lança novas oportunidades de negócios, no mercado, a petroleira avança na abertura dos setores de refino e gás natural. Diante das turbulências na bolsa, por outro lado, a estatal preferiu segurar por ora a alienação da BR Distribuidora e da Braskem, e esperar um momento melhor.

Ao participar da “Live do Valor”, o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, disse que a pandemia da covid-19 atrasou um pouco as negociações das oito refinarias colocadas à venda pela empresa. O executivo, porém, afirmou que mantém a expectativa de assinar os contratos ainda este ano. Segundo ele, não há indícios de desistência por parte dos investidores que manifestaram interesse durante a fase não vinculante. “Mas pode ser que um ou outro [contrato] escorregue para 2021.”

A intenção da estatal é liquidar as operações em 2021. Na semana passada, a estatal recebeu as propostas vinculantes pela refinaria RLAM, na Bahia. Segundo Castello Branco, as ofertas atenderam às expectativas. “Ficamos felizes com as propostas recebidas. Não foram muitas

[ofertas] não, mas não há motivo para ficarmos desanimados. Pelo contrário, ficamos animados. Foi o primeiro ativo grande colocado à venda neste ano, diante de um cenário tão complexo para a economia global e para setor do petróleo”, comentou.

Segundo ele, a REPAR (PR) será a próxima unidade a receber as propostas vinculantes, em agosto. Questionado como a Petrobras se prepara para lidar com a competição no setor, Castello Branco disse que a empresa aposta na redução de custos e no fortalecimento do marketing de vendas e logística.

O executivo destacou que, para reduzir custos, um dos focos está nas despesas com pessoal. Ele disse que quase 10 mil empregados devem se desligar da estatal entre 2020 e 2021, por meio dos programas de desligamento voluntário (PDVs). O número representa um corte de 22% do efetivo da controladora, que fechou 2019 com 46,4 mil funcionários. O objetivo é reduzir o quadro para 30 mil, após a conclusão dos PDVs em curso e dos desinvestimentos no refino. “[30 mil] é algo suficiente para que a companhia continue a operar bem”, afirmou.

Castello Branco destacou que, com um efetivo menor e com a ampliação do uso de teletrabalho (herança cultural da pandemia), a Petrobras espera utilizar oito prédios corporativos em 2021 - ante os 17 que a empresa usava em 2019.

Além de assinar um termo de compromisso com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), para abertura do refino, a Petrobras também se comprometeu a reduzir sua presença no gás. A empresa vai sair dos negócios de distribuição e transporte. Nesse sentido, a companhia iniciou a venda da Gaspetro e das fatias remanescentes na Nova Transportadora do Sudeste (NTS) e Transportadora Associada de Gás (TAG).

A venda dos 51% da estatal na Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG), por sua vez, emperrou num impasse entre a Petrobras e a Agência Nacional do Petróleo (ANP) sobre a definição da nova tarifa do gasoduto Gasbol. A empresa defende que a tarifa deveria ser mais barata do que o valor estimado pelo regulador. “Essa situação não está bem definida, o que traz incertezas para o potencial comprador da TBG. Seria bom que isso já fosse definido”, disse.

Sobre a venda dos 51% da Petrobras na Gaspetro, o executivo afirmou que é possível que a empresa de gás - que reúne os ativos de distribuição da estatal, numa sociedade com a Mitsui - seja vendida ainda em 2020. Segundo ele, a japonesa tem o direito de preferência, mas que até agora não manifestou a intenção de exercê-lo.

Castello Branco comentou ainda sobre os desinvestimentos por vir. A ideia é vender todos os campos maduros, em terra e em águas rasas. Além disso, a empresa tem planos de vender, na bolsa, uma fatia adicional dos 37,5% que ainda detém na BR e também os seus 36,1% na Braskem. Nos dois casos, a Petrobras aguarda melhores condições no mercado de capitais. “A bolsa brasileira foi uma das que mais caíram desde o início do ano. Isso criou um ambiente não amigável para uma operação. Temos que ser pacientes e aguardarmos o momento certo”, afirmou.

O programa de venda de ativos é um dos pilares da estratégia de redução do endividamento da companhia. Mesmo em meio à crise do setor, a estatal tem mantido ativa a carteira de desinvestimentos. Desde a eclosão do choque de preços, a estatal colocou à venda, por exemplo, suas eólicas e a NTS. De um mês para cá, o movimento se intensificou, com a abertura dos processos para alienação de blocos exploratórios no Espírito Santo, termelétricas, os polos terrestres de Alagoas (AL) e Uruçu (AM), campos em águas rasas no Ceará e Tartaruga (Sergipe-Alagoas).

Castello Branco acredita que o mercado de petróleo chegou ao fundo do poço em abril e que o setor deve se recuperar gradualmente. Ele destacou, no entanto, que os preços da commodity tendem a se manter baixos nos próximos anos. Tanto que a companhia fez uma baixa de ativo por perda no valor recuperável dos ativos da ordem de US\$ 13,4 bilhões no primeiro trimestre. Segundo ele, é improvável que novas baixas do tipo sejam contabilizadas este ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 02/07/2020

BRASIL DEVE APROFUNDAR DEBATES FISCAL, DISTRIBUTIVO E DE PRODUTIVIDADE APÓS REAÇÃO INICIAL À CRISE, DIZ SCHYMURA

Considerando o despreparo do país, resposta no primeiro momento foi até acima do que se poderia esperar, disse diretor do Ibre/FGV na Live do Valor

Por Anaís Fernandes, Valor — São Paulo

O Brasil estava tão despreparado para lidar com um desafio como o imposto pela pandemia de covid-19 que a resposta das autoridades à crise até foi acima do que se poderia esperar, avalia Luiz Guilherme Schymura, diretor do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre/FGV).

"É muito difícil criarmos programas num país tão despreparado para esse tipo de situação. Acho que nossa resposta foi até acima do esperado, do ponto de vista da visão negativa que temos do Estado brasileiro. Ele acabou respondendo aquém do que gostaríamos, mas além do que esperaríamos", disse na Live do Valor desta quinta-feira.

Embates políticos complicam a reação e geram um "custo grande para a sociedade", segundo o economista, mas ele reconheceu também que instituições de países emergentes como um todo "não estão preparadas para uma situação dessas". "E mesmo no primeiro mundo tem muita dificuldade de lidar com isso", ele acrescentou, citando os Estados Unidos.

Para Schymura, o SUS, por exemplo, deu uma resposta "bastante satisfatória". "Percebemos quão importante é ter um sistema mais estruturado de saúde", disse. Ele citou também a velocidade impressionante de aprovação do auxílio emergencial.

Outras medidas, como de crédito a pequenas e médias empresas, têm encontrado mais dificuldade, mas, segundo Schymura, essa não é uma tarefa simples no país já há um tempo. "Além disso, temos a dificuldade do lado fiscal, sempre o temor de que ele pode sair de controle, de como os agentes econômicos vão interpretar isso", disse.

Ele destacou o elevado grau de incerteza desta crise ao mencionar o desempenho do Índice de Incerteza da Economia (IIE-Br), calculado pelo Ibre. "Na série, no maior grau de incerteza, em momentos como a transição do governo FHC para Lula, na crise de 2008, no impeachment da Dilma, quando o Brasil perdeu grau de investimento ou no estouro da questão do Temer com Joesley, em todos esses momentos ele nunca ultrapassou 130 pontos. Em abril, chegou a 230. É uma coisa abissal, inacreditável. Eu nem sabia que conseguiríamos chegar nesse nível de incerteza, é como se tivesse estourado o termômetro", afirmou.

O índice já recuou e ronda atualmente 170 pontos, o que ainda é um nível extremamente elevado, observou Schymura.

Expectativas têm um papel fundamental nesse cenário, segundo ele. "No momento em que se começa a perceber que a pandemia está sendo controlada, começa a haver cobrança: será que a dívida vai conseguir ser rolada, conseguiremos equilibrar a situação fiscal?", exemplificou.

"De outro lado, pessoas que perderam o emprego aceitam essa condição hoje porque entendem que a pandemia gerou uma parada brusca da economia, mas todo mundo quer ter emprego, de alguma maneira esperam que o governo e a classe política providenciem para que não fiquem desempregadas", afirmou.



[https://s2.glbimg.com/3XoNkr466sLwMgV6uSW2OpUbaaQ=/0x0:1365x767/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34](https://s2.glbimg.com/3XoNkr466sLwMgV6uSW2OpUbaaQ=/0x0:1365x767/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34)

Conforme o país for saindo de um momento mais agudo da crise, Schymura disse esperar um retorno aos debates sobre "disputa distributiva". "A briga para manter o fiscal sob controle, políticas de incentivo de geração de emprego e crescimento, outras políticas para atender os mais vulneráveis, programas sociais que consigam manter a condição mínima de dignidade das pessoas", listou.

Para ele, a ideia do governo de unificar diversos programas de proteção social existentes em torno de uma única renda básica faz sentido. "Tem que focar mesmo, não temos espaço fiscal muito grande", disse. "Isso conceitualmente é lindo, só que, na prática, é muito mais complicado de fazer, porque alguns vão perder, outros vão ganhar", afirmou.

Por isso, diz, é importante que o governo apresente logo sua proposta. "Montar esse programa não vai ser tarefa simples, vai ser um debate acalorado. O importante é que o governo lance mão logo, que se comece a discutir rápido com o Congresso e que se dê um norte com relação a esse programa, porque o que a gente vê pela frente é intensa agenda de debates e demandas, e não podemos esquecer que a questão fiscal é fundamental que se dê um tratamento", disse.

Na valiação do economista, o teto de gastos "está com os dias contados", mas, para ele, existe hoje um amadurecimento suficiente do debate das contas públicas no país para encontrar uma solução que o substitua e atenda às necessidades de garantias fiscais.

Com o crescimento do déficit primário e do endividamento, diante do aumento de gastos para fazer frente à pandemia, Schymura afirmou ser inevitável uma elevação da carga tributária, algo como o retorno da CPMF ou o aumento da Cide. Essa deve ser, no entanto, uma resposta temporária e de curto prazo, segundo ele. "Não devemos manter essa política porque ela é desastrosa, gera muita ineficiência para a economia", disse.

O aumento de impostos é, inclusive, prejudicial do ponto de vista da produtividade do país, um tema que Schymura gostaria de ver mais em debate. "Seria importante o país colocar essa agenda da produtividade. A impressão que tenho é que nesse momento a discussão vai ser apenas para o ajuste fiscal, que é prioritário, mas é importante também que as medidas que venham a ser aprovadas tenham em mente a questão da produtividade", afirmou.

Em um âmbito mais estrutural, o diretor do Ibre/FGV citou a importância do combate a monopólios e a resistência a pressões de grupos de interesse organizados, de forma que também haja a defesa de "interesses difusos". Essas são questões importantes, por exemplo, para debate da reforma tributária. "Cada um fica tentando defender o seu e, quando gera o agregado, temos uma carga tributária bastante alta para a distribuição de renda que nós temos. Temos uma distribuição de renda muito ruim e uma carga tributária muito alta, é uma coisa até difícil de entender", afirmou.

Ele reconheceu, porém, que retomar o debate da reforma tributária após o choque que os serviços sofreram na pandemia será um desafio adicional, já que o setor era um dos que mais alegava perdas com as mudanças propostas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 02/07/2020

GOVERNO ENTREGA ESTUDOS DA CONCESSÃO DE 22 AEROPORTOS AO TCU

Segundo Tarcísio Gomes de Freitas, a previsão é de realizar o leilão no primeiro trimestre de 2021

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília 02/07/2020 12h31 Atualizado

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, informou nesta quinta-feira que enviou ontem os estudos para a concessão de mais 22 aeroportos ao Tribunal de Contas da União (TCU). Segundo ele, a previsão é de realizar o leilão no primeiro trimestre de 2021.

De acordo com Tarcísio, uma das inovações do modelo de concessão dos aeroportos é o fim da exigência de um operador aeroportuário com a fatia de 15% nos consórcios que vão fazer parte da disputa. "Isso vai liberar os aeroportos para os fundos de investimento. Temos certeza de que vamos ter leilões competitivos e vamos conseguir transferir esses ativos para a iniciativa privada por meio da concessão", afirmou.

Durante o balanço de realizações no primeiro semestre, o ministro afirmou que o governo conta com 39 projetos de transportes em análise no tribunal, que totalizam R\$ 36 bilhões em investimentos. Um dos projetos destacados pelo ministro é a Ferrogrão, ferrovia que transportará carga do principal polo de produção agrícola do Mato Grosso para o porto de Miratituba (PA).

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 02/07/2020*

GOVERNO APONTA 39 ENTREGAS ENTRE OBRAS E CONCESSÕES EM TRANSPORTES NO SEMESTRE

Investimento ligado a rodovias e aeroportos soma R\$ 3,5 bi, diz Tarcísio, que destaca novo contrato da Malha Paulista

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília 02/07/2020 11h56 Atualizado

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, informou nesta quinta-feira que o governo realizou no primeiro semestre deste ano 39 entregas, entre conclusão de obras e concessão de projetos, no setor de transportes.

De acordo com informações da pasta, o investimento relacionado às obras em rodovias e aeroportos totaliza cerca de R\$ 3,5 bilhões. A lista de intervenções em rodovias inclui obras contratadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) com 126,9 km de duplicação, 88,5 km de pavimentação e 110,6 km de novas restaurações.

No segmento aeroportuário, o Ministério da Infraestrutura informou a entrega da nova sala de embarque do Aeroporto de Navegantes (SC) e a reforma e ampliação do terminal de passageiros do Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu (PR). Outros projetos foram entregues no setor de portos, o que inclui empreendimentos de pequeno porte em Parintins (AM), Coari (AM) e Turiaçu (MA).

Entre os ativos concedidos, o ministério informou três projetos: o leilão da BR-101/SC, com investimento previsto de R\$ 7,4 bilhões na rodovia; o arrendamento do Cais Pesqueiro no Porto de Fortaleza/CE e prorrogação do contrato de concessão da Ferrovia Malha Paulista.

Para Tarcísio, o novo contrato da Malha Paulista, negociado há quatro anos entre governo, concessionária e órgãos de controle, foi um destaque do período. Ele observou que a renovação do contrato por mais 30 anos propiciará investimento de R\$ 6 bilhões e representará "um marco" para o setor ferroviário brasileiro.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 02/07/2020*

TRÁFEGO EM ESTRADAS DA ECORODOVIAS CAI 23,8% DURANTE A PANDEMIA

Rodovia entre Curitiba e Paranaguá é a única com saldo positivo até 30 de junho, de 11,8%, graças aos caminhões que abastecem o porto

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo 02/07/2020 10h29 Atualizado

O tráfego total nas estradas sob concessão da Ecorodovias caiu 23,8% entre os dias 16 de março (início da quarentena no país) e 30 de junho, na comparação com o mesmo período de 2019, fruto da menor mobilidade diante da covid-19.

No Estado de São Paulo, onde estão as rodovias com maior movimentação do grupo, a concessão Ecovias dos Imigrantes, que liga a capital paulista à Baixada Santista, teve uma redução de 22,5% no volume total de veículos, incluindo leves e pesados.

Na Ecopistas, concessionária das rodovias do sistema Ayrton Senna e Carvalho Pinto, que faz a ligação entre a capital paulista, Vale do Paraíba e litoral norte do Estado, o tráfego foi 40,4% menor do que o visto um ano atrás.

A Ecovia Caminho do Mar, estrada entre Curitiba e o porto de Paranaguá, no Paraná, é a única que tem mostrado saldo positivo no período, tendo aumentado o número de veículos pedagiados em 11,8%, graças aos caminhões que abastecem o porto. Na Ecocataratas, que liga o interior do Estado (Guarapuava) a Foz do Iguaçu, a movimentação caiu 16,5%. A Ecosul, que administra rodovias do polo rodoviário de Pelotas no Rio Grande do Sul, viu o volume cair 1,6%.



[https://s2.glbimg.com/yWsoAyx2hEKP_hC-bOkHysaTFEOg=/0x0:536x227/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLq/ecorodovias-parana-rep-facebook.png](https://s2.glbimg.com/yWsoAyx2hEKP_hC-bOkHysaTFEOg=/0x0:536x227/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Z/y/kenf2fQNukzHfknXvOLq/ecorodovias-parana-rep-facebook.png)

— Foto: Reprodução

A Eco101, que corta o Espírito Santo de norte a sul, teve tráfego 14,1% menor. E a Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói, perdeu 39,6% de volume de carros em seus pedágios no período.

As concessões Eco135 (MG) e Eco050 (MG-GO) não entram nesta estatística por não estarem sob a concessão da Ecorodovias em todo o período compreendido, mas a 135 teve redução de tráfego de 3,3% e a 050 viu um aumento de 1,2%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 02/07/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SBM OFFSHORE CONCLUI EMPRÉSTIMO PONTE DE US\$ 600 MILHÕES PARA O 'FPSO SEPETIBA'

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 01/07/2020 - 20:51

A operação foi garantida pela empresa de propósito específico que possui o "FPSO Sepetiba" e foi acordada com um consórcio de quatro bancos internacionais. A SBM Offshore é proprietária majoritária dessa empresa de propósito específico (com 64,5% de participação acionária), juntamente com a Mitsubishi Corporation (20%) e a Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (15,5%).

A operação será desenhada em julho para financiar a construção em andamento do "FPSO Sepetiba". O prazo do empréstimo-ponte é de seis meses, com uma opção de extensão por mais seis meses. A operação se beneficia de garantias do patrocinador, que devem ser liberadas mediante reembolso.

Espera-se que o reembolso ocorra após o fechamento e o primeiro levantamento do empréstimo do projeto. A margem de juros média ponderada da operação está alinhada com a margem esperada da linha de crédito rotativo de US\$ 1 bilhão existente da SBM Offshore para o segundo semestre de 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2020

CONSULTA PÚBLICA SOBRE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA DEVE SER ABERTA EM OUTUBRO, DIZ TARCÍSIO

Por Dérica Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 02/07/2020 - 16:42



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181129-codesa.jpg>

Arquivo

Além da Codesa, o Ministério da Infraestrutura estuda desestatizar o Porto de Santos, São Sebastião e Itajaí (SC).

Durante balanço das obras entregues pelo Ministério da Infraestrutura no primeiro semestre do ano e da previsão de obras para o segundo semestre, realizado nesta quinta-feira (02), o ministro Tarcísio de Freitas anunciou que foram entregues 36 obras de infraestrutura de janeiro a junho deste ano e que pretende entregar mais 33 até final do ano. Está sendo prevista a realização de 14 leilões, sendo 11 de terminais portuários. Além disso, ele destacou que a pasta vem trabalhando firme nos processos de desestatização dos portos e que, provavelmente, em outubro será aberta consulta pública dos estudos sobre a desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

A pasta deve se concentrar, até 2022, na desestatização de quatro portos como o de Santos, São Sebastião, Itajaí e Codesa. Este último com os estudos mais avançados e com o leilão previsto para acontecer já no primeiro semestre de 2021. Freitas afirmou ainda que a Companhia Doca da Bahia (Codeba) também tem demonstrado condições de entrar no processo de desestatização, apresentando índices de crescimento e boa performance, mas destacou que essa discussão deverá ficar para outro momento.

Ele destacou também a grande atratividade do Porto de Santos e que não faltarão interessados em participar do seu processo de desestatização. “Quem vai deixar de participar da desestatização do maior porto do Hemisfério Sul?”, questionou. Além disso, ele afirmou que o porto deve passar ainda por melhoramentos decorrentes do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), por meio do qual serão viabilizados pelo menos R\$ 10 bilhões de investimentos, possibilitando que o porto passe de 170 milhões de toneladas movimentadas para 240 milhões. Ele disse ainda que só em acessos portuários serão investidos dois bilhões de reais. “O novo PDZ é um marco para que esse ativo continue sendo o porto mais importante do Brasil e do Hemisfério Sul”, ressaltou.

Entre os 11 terminais portuários que serão arrendados, o Terminal de Celulose do Porto de Santos será o primeiro a ser realizado em 28 de agosto. Segundo o ministro, o leilão deve representar R\$ 420 milhões em investimentos. Ele afirmou que o arrendamento vai atender cadeias verticalizadas, isto é, empresas que já possuem plantas de celulose e que precisam dos terminais para operar os seus negócios. “Quando a gente lança edital fazemos avaliação de mercado e buscamos sentir se existe interesse”, disse.

Deverá ser aberta também consulta pública ainda no segundo semestre do ano para dois terminais de líquidos no Porto de Santos. Freitas afirmou que prevê concorrência para este leilão, visto que serão arrendadas áreas nobres no porto. Ele afirmou ainda que na estruturação nos contratos de arrendamentos portuários existe a preocupação para garantir a concorrência, inclusive, na operação. “Não se permite que o operador tenha mais de 40% do mercado naquele porto”, assegurou.

Com o objetivo de dar continuidade aos projetos de concessões, Freitas informou que o Tribunal de Contas da União (TCU) está com 39 ativos sendo analisados, o que representa um montante de R\$ 36 bilhões em investimentos. A meta é que até final do ano sejam 42 projetos analisados pelo tribunal. “Um número muito perto da nossa meta inicial de 44 projetos”, disse.

Entre as obras entregues no primeiro semestre deste ano, Freitas destacou algumas do setor portuário e aquaviário como a ampliação do Terminal de Contêineres de Salvador, com o investimento na ordem dos R\$ 700 milhões; a ampliação do canal do Porto do Rio Grande (RS); o arrendamento do cais pesqueiro no Porto Fortaleza (CE) a construção da Instalação Portuária de Pequeno Porte (IP4) de Pairintins (PA) e a retomada das operações nos IP4 de Turiaçu (AM) e Coari (AM).

Freitas afirmou que um dos marcos do trabalho da pasta foi a recente renovação antecipada da malha paulista. De acordo com ele, a renovação representa um dos pilares das estratégias para o setor ferroviário. Nos próximos cinco anos deverão ser investidos no setor seis bilhões de reais. O objetivo é aumentar a capacidade de movimentação nas ferrovias de 35 milhões de toneladas para 75 milhões. Freitas disse ainda que as obras na malha paulista devem gerar 10 mil empregos.

Ele comemorou ainda o recorde no escoamento da safra pelos portos do país este ano, e afirmou o Brasil foi o único país que durante a crise do coronavírus obteve superávit em termos de balança comercial. “Exportamos muito mais e conseguimos dar vazão a uma safra de 252 milhões de toneladas”, frisou. Ele destacou que o país também conseguiu garantir o bom funcionamento do setor mineral. De acordo com ele esse resultado pode ser percebido pelo crescimento no movimento nas ferrovias e nos portos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2020

O RISCO PORTUÁRIO EM TEMPOS DE PANDEMIA

Por Simone Ramos OPINIÃO 01/07/2020 - 20:40



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170418-porto-do-itaqui.jpg>

O porto marítimo é uma das principais portas comerciais de um país. Calcula-se que mais de 80% de todos os bens comercializados internacionalmente são transportados por via marítima. É sem dúvidas uma parte importante da economia global. Fato é que nos anos 70, segundo dados divulgados pelas autoridades portuárias internacionais, o volume de transporte era de aproximadamente 2,6 bilhões de toneladas. Atualmente este número passa de 12

trilhões de toneladas.

Com o novo surto do Covid 19, os portos de todo mundo em resposta à pandemia implementaram medidas, desde janeiro deste ano, para evitar e reduzir ao máximo a contaminação, proteger seus funcionários e manter as operações em funcionamento.

A boa notícia no Brasil é que as operações estão em funcionamento, atendendo todas as medidas de prevenção. E a movimentação mensal aumentou em importantes portos como os portos do Paraná e Rio Grande do Sul. A maior movimentação mensal da história dos portos do Paraná foi alcançada em maio deste ano. O volume foi 44% maior em comparação ao mesmo mês em 2019.

Com o crescimento do setor acompanhado do desafio de prever e reduzir possíveis perdas, é natural o aumento da exposição ao risco. É uma operação complexa e significativa. O comitê de riscos das empresas tem como uma das principais responsabilidades satisfazer a todos os itens referentes a possíveis danos catastróficos que podem paralisar ou até mesmo encerrar as atividades. No cenário atual tudo se torna mais relevante. A gestão de risco terá que ser intensificada, revista e adaptada. Redesenhar procedimentos, implantar novas regras e agilizar processos são fundamentais.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200701-simone-ramos.jpg>

Simone Ramos Simone Ramos é Superintendente de Portos e Logística da THB Brasil

E mesmo com aplicação de normas adequadas, ainda há grandes desafios a serem superados. O acúmulo de mercadorias em trânsito em um porto ou armazém pode exceder o limite de mercadorias armazenadas permitido pelo contrato de seguro, enquanto os estoques ficam parados aguardando seu próximo destino. Além de atrasos e/ou possível suspensão das operações portuárias. É necessário ficar atento aos prazos e limites dos contratos

de seguros. O momento exige entender as devidas exposições e como gerenciá-las, para que, em uma perda significativa, qualquer tipo de impacto seja mitigado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2020

AUTORIDADE PORTUÁRIA CADASTRA EDIFICAÇÕES PARA ELABORAR PLANO DE MANUTENÇÃO CIVIL DO PORTO DE IMBITUBA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/07/2020 - 20:45

O Setor de Obras e Infraestrutura da SCPAR Porto de Imbituba vem trabalhando, desde abril, no cadastramento das edificações existentes dentro do Complexo Portuário de Imbituba, a fim de elaborar o Plano de Manutenção Civil do porto. Até dezembro de 2020, o objetivo é reunir dados detalhados de 35 edificações, que correspondem a mais de 10 mil m² da área construída.

“Já temos 20% do levantamento pronto e a ideia é de que até o fim do ano possamos juntar todas as informações úteis sobre as edificações que estão sob responsabilidade da SCPAR e traçar o plano de manutenção preventiva do porto. O objetivo deste levantamento é manter nossos dados sempre atualizados e condizentes com a realidade das instalações”, explica Fernanda Diniz Pasqualetti, técnica em edificações da Autoridade Portuária.

No cadastro das edificações constarão informações relacionadas às características estruturais e elétricas, o memorial descritivo, bem como as plantas e layouts de todas as instalações, com exceção das áreas arrendadas para outras empresas. As primeiras edificações cadastradas foram o prédio da Balança 1, reformado em abril, e a Portaria 1. “O levantamento dessas informações é realizado através de visitas no local por inspeção visual e pesquisa no Anexo 2 do nosso Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ)”, acrescenta a técnica. O Plano de Manutenção Civil é uma das ações previstas no Planejamento Estratégico de Longo Prazo (PELP) 2020-2024 da SCPAR Porto de Imbituba.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2020

REGISTRO ESPECIAL BRASILEIRO E O APROVEITAMENTO DO REINTEGRA

Por Flávia Holanda Gaeta OPINIÃO 01/07/2020 - 20:19

Instituído na segunda metade da década de 90, nos termos da Lei 9.432/1997, o REB é incentivo atribuído à indústria naval que fez parte de um conjunto de medidas de fomento de interesse nacional. Dentre várias regras, o legislador estabeleceu expressamente no art. 11, §9º da referida Lei, que a construção, conservação, modernização e reparo de embarcações destinadas para empresas brasileiras de navegação (EBN), pré-registradas ou registradas no REB, são operações equiparadas à exportação, para todos os efeitos legais e fiscais.

Pela dicção da norma, a equiparação terá seus efeitos produzidos para a integralidade dos atos jurídicos praticados pelos estaleiros navais com repercussão fiscal, de modo que a venda das embarcações em REB não estavam sujeitas o IPI, e a receita bruta dos estaleiros, assumindo a natureza jurídica de exportação, foi excluída da base de cálculo da CPRB[1] e sujeitas a não incidência das Contribuições ao PIS e da COFINS (art. 6º, I, Lei nº 10.833/2003).

Tem-se, portanto, que as operações equiparadas à exportação se concretizam no mercado interno, o que impede a emissão dos documentos fiscais de venda com CFPO 7101, típico de vendas de produção do estabelecimento com destino ao exterior, bem como o registro de exportação no âmbito do Siscomex, pois, enquanto ficção legal, não será exigida a comprovação de venda para o exterior.

Sendo este o contexto jurídico do REB, convém trazer os requisitos de fruição do Reintegra. Benefício fiscal instituído pela Lei nº 12.456/2011, restabelecido pela MP nº 651/2014 e convertida na Lei nº 13.043/2014, é aplicado às receitas de exportação e que tem por objetivo reintegrar ou restituir os exportadores dos custos tributários diretos e indiretos suportados no ciclo produtivo e que foram incorporados ao preço das mercadorias e serviços, sem que tenham sido absorvidos pelas regras de compensação ou pela própria sistemática da não cumulatividade.

Nesta medida, o Reintegra foi instituído para ressarcir os custos tributários suportados pela indústria de manufaturados brasileira exportadora, não havendo razão para impedir do aproveitamento do benefício também pelas atividades equiparadas, em respeito ao tratamento diferenciado conferido pelo legislador ordinário. Interessante observar que o Reintegra não é caso de isenção, suspensão ou exclusão do crédito tributário, mas um mecanismo de ressarcimento dos custos fiscais assumidos na cadeia produtiva, fato que impediria a aplicação da interpretação literal invocada pela liturgia do art. 111 do Código Tributário Nacional.

Portanto, se a lei atribuiu para todos os efeitos legais e fiscais a natureza jurídica de exportação às receitas amparadas pelo REB, certo que, por equiparação legal, às referidas operações também deve ser garantido o direito de apurar o Reintegra. Este é o posicionamento do Superior Tribunal de Justiça ao tratar do aproveitamento do Reintegra nas operações realizadas com a Zona Franca de Manaus, como se pode observar da Sumula 640 (Primeira Seção, julgado 18/02/2020).

Sobre o tema específico tratado neste artigo, o TRF da 5ª Região tem posicionamento reiterado e favorável ao aproveitamento do Reintegra pelos estaleiros navais, tal como se pode observar nos autos do Processo nº 0801236-97.2015.4.05.8100, 25/08/2016, cuja decisão que foi mantida pelo STJ em julgamento que ocorreu em 08/05/2017 no Resp 1.661.824-CE.

Na última semana, a 3ª Turma do TRF da 5ª Região, na relatoria do Desembargador Federal Convocado Luiz Bispo, por unanimidade, voltou a enfrentar o tema no sentido favorável ao aproveitamento do Reintegra para os estaleiros navais que realizam operações internas equiparadas à exportação registradas no REB, como se observa nos autos do Processo nº 0816705-29.2019.4.05.8300, cujo julgamento ocorreu em 26/06/2020.

Adicionalmente, sobre a o respeito ao princípio da anterioridade (art. 150, III, “b” e “c”) nos casos que envolvam redução ou supressão de benefícios fiscais, o julgamento do TRF5 buscou contemplar a posição pacífica do Supremo Tribunal Federal para reafirmar que a redução de alíquota do Reintegra durante o exercício, somente poderia surtir os efeitos legais no primeiro dia do exercício seguinte, por configurar verdadeira majoração indireta de tributos.

Tem-se, com todo exposto, um cenário de consolidação de precedentes pelas Cortes Superiores favorável à indústria naval brasileira no que tange às operações em REB, em especial para que os tratamentos diferenciados sejam amplamente conhecidos e aplicados pelo próprio setor, que na maioria das vezes desconhece seus direitos, dentre eles o de apurar o Reintegra.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200701-flavia-holanda.jpg>

Flavia Holanda Flávia Holanda Gaeta é advogada, doutora em Direito pela PUC/SP e sócia fundadora do FH Advogados

[1] Solução de Consulta cosit nº 43, de 19 de fevereiro de 2014

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/07/2020

PARANAGUÁ RETOMA GRADUALMENTE OPERAÇÃO APÓS TEMPORAL QUE DANIFICOU 2 CARREGADORES

Da Redação ECONOMIA 01/07/2020 - 20:17



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200520-porto-de-paranaqua-granel-carregador-de-navio.jpg>

As operações no Porto de Paranaguá, um dos principais do Brasil para embarque de grãos e açúcar, estão sendo retomadas gradualmente após danos causados por um temporal e ventos fortes, que arrastaram dois carregadores em dois berços de atracação (204 e 214) na terça-feira, informou a autoridade portuária nesta quarta-feira.

Segundo uma nota do porto paranaense, a energia elétrica foi restabelecida pela Copel por volta das 13h desta quarta-feira, permitindo que as atividades pudessem ocorrer, apesar dos danos, na maior parte dos berços.

De acordo com a Diretoria de Operações de Paranaguá, o berço 214 (um dos três do Corredor de Exportação) ainda pode operar com um dos outros equipamentos disponíveis e não danificados, o que deve ocorrer ainda nesta quarta-feira —cada berço do corredor opera com dois “shiploaders”.

No berço 204, o navio que está atracado para carregar açúcar poderá ser desatracado se não for possível que o equipamento danificado volte a operar em breve. Dessa forma, disse o porto, o local poderá então ser disponibilizado para outras embarcações (para movimentação de outros produtos, como granéis de exportação ou carga geral).

A administração portuária disse ainda que os berços do cais público (201, 202, 205, 206, 208, 209, 211, 212 e 213) não sofreram nenhum dano, nem na estrutura nem nos equipamentos, e estão retomando as operações aos poucos.

Para os berços 215, 216, 217 e 218, destinados às operações de veículos, carga geral e contêineres, a previsão é que voltem a operar até o final desta quarta-feira.

Os operadores de granéis líquidos (nos berços 141, 142, 143 e 144) já retomaram as operações. Porém a empresa que utiliza o píer, dos berços 200 e 200A, ainda aguardava o vento —que continuava forte— passar, disse a nota do porto no começo da tarde.

Mais cedo, agências marítimas haviam indicado o problema, enquanto o porto ainda levantava os danos.

Além de Paranaguá, o porto vizinho de Antonina também foi atingido pelo vendaval. Segundo a TPPF, empresa arrendatária que opera Antonina, o terminal estava sem energia.

A administração portuária disse que os fortes ventos e o temporal que atingiriam os Litoral Sul do país, incluindo a costa do Paraná, paralisaram as operações totalmente por volta das 17h de terça-feira, quando houve a queda da energia.

Por precaução, alguns terminais já haviam optado por parar as atividades para evitar danos e maiores riscos.

De acordo com dados do Simepar (Sistema de Tecnologia e Monitoramento Ambiental do Paraná) citados pelo porto, o pico das rajadas de vento ocorreu por volta das 17h15, quando elas alcançaram velocidade de 83 km/h em Paranaguá.

Segundo o Simepar, o litoral do Paraná ficou na periferia da passagem do ciclone extratropical (área de baixa pressão), que teve o epicentro no litoral sul de Santa Catarina e litoral norte do Rio Grande do Sul.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/07/2020