

MINISTRO DA INFRAESTRUTURA PREVÊ INVESTIMENTOS E GERAÇÃO DE EMPREGOS NO PORTO DE SANTOS

Tarcísio Gomes de Freitas divulgou um balanço de obras públicas que foram entregues durante o primeiro semestre e uma projeção de inaugurações até dezembro deste ano

Por Fernanda Balbino 03.07.20 11h01



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.8501:1546122553/Ministro-da-Infraestrutura-Tarcisio-Gomes-de-Freitas.jpg?f=3x2&\\$p\\$f=9e61de2&q=0.8&w=360&\\$w=1071b2b](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.8501:1546122553/Ministro-da-Infraestrutura-Tarcisio-Gomes-de-Freitas.jpg?f=3x2&pf=9e61de2&q=0.8&w=360&$w=1071b2b)

Freitas também divulgou os status dos projetos de concessões que estão em andamento (Marcelo Camargo/Agência Brasil)

Leilões de terminais concorridos, novos investimentos privados e geração de empregos. Estas são as expectativas do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, para o Porto de Santos. Para ele,

esses ganhos serão consequência da implantação do novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do cais santista.

Freitas divulgou, nesta quinta-feira (2), um balanço de obras públicas que foram entregues durante o primeiro semestre e uma projeção de inaugurações até dezembro deste ano. Também divulgou os status dos projetos de concessões que estão em andamento e as previsões de publicação de editais e realização de leilões até o fim do ano.

“Nós temos os melhores ativos. Quem é que vai deixar de participar de uma licitação para a desestatização do Porto de Santos, que é o maior do Hemisfério Sul? E com as alterações que nós vamos fazer decorrentes do novo PDZ, onde a gente vai viabilizar praticamente R\$ 10 bilhões de investimentos, o porto será ainda maior”, destacou o ministro.

Segundo Freitas, com o estudo que está em análise na pasta, o cais santista, que tem capacidade de movimentar em torno de 170 milhões de toneladas, poderá movimentar até 240 milhões de toneladas nos próximos anos.

“Só em acesso rodoviário e ferroviário, a gente está falando em investir R\$ 2 bilhões. Todos os investimentos que vão ser feitos nos terminais, na pera ferroviária, no feixe ferroviário que vai atender aos terminais da Margem Direita e permitir que investimentos represados sejam feitos na operação, a gente está falando em gerar 60 mil empregos”, afirmou.

Mesmo com a crise mundial causada pela pandemia de covid-19, as expectativas também são positivas para o arrendamento dos dois novos terminais de celulose, o STS14 e o STS14A, que ficam no Macuco e na Ponta da Praia, em áreas anteriormente ocupadas pelo Grupo Libra. Juntas, elas receberão investimentos privados de R\$ 420 milhões e os leilões estão marcados para o dia 28 do próximo mês.

“No caso dos terminais de celulose, nós vamos atender cadeias verticalizadas. São empresas que já têm plantas de celulose, que precisam dos terminais para operar os seus negócios. Quando a gente lança o edital, a gente fez uma avaliação do mercado, a gente sente o interesse em conversa com os players”, afirmou o ministro da Infraestrutura.

O governo também segue otimista com o arrendamento de dois terminais de líquidos na Alemoa, na área atualmente operada pela Transpetro. Neste caso, o STS08 e o STS08A devem receber investimentos privados de mais de R\$ 1,2 bilhão.

“Nos terminais de Líquidos, a gente prevê bastante concorrência. É uma área muito nobre do Porto de Santos. Na estruturação dos contratos, há um cuidado para garantir concorrência. Não permite eu nenhum operador tenha mais de 40% do mercado naquele porto. Nos leilões do STS08 e STS08A, todos podem participar, mas só podem ganhar um dos dois terminais”.

Concessões

Freitas apontou progressos nos estudos para a desestatização do porto de Vitória (ES). O material deve ser disponibilizado para consulta pública em outubro.

Já com relação à concessão da administração do Porto de Santos, os estudos, realizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) estão em fase inicial. A previsão é de que o leilão aconteça em 2022.

“Nosso foco nunca foi arrecadação. Nosso foco é gerar investimento, melhorar o serviço prestado ao usuário, fazer a diferença na vida das pessoas, melhorar a percepção do que é infraestrutura, aumentar competitividade, reduzir custo Brasil e sobretudo gerar empregos”, afirmou o ministro sobre as concessões do setor.

'BR do Mar' será discutida no Congresso

Os planos para impulsionar a cabotagem no País passarão por uma discussão no Congresso Nacional. O projeto elaborado pelo Ministério da Infraestrutura será debatido com a proposta encaminhada pela senadora Katia Abreu (PP-TO) para o setor.

Segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, o plano do governo foi traçado em parceria com o Ministério da Economia.

“A ideia nossa é incentivar a cabotagem. Isso já começamos a fazer desde o ano passado quando se zerou o imposto de importação para embarcações de cabotagem. Havia uma série de discussões sobre quais os limites da liberação dos afretamentos a casco nu e a vagem porque tínhamos que verificar qual a nossa vulnerabilidade a determinadas oscilações do mercado”.

Segundo Freitas, isso é necessário porque, eventualmente, o mercado fica mais atrativo em um determinado continente. Isso pode causar o êxodo de embarcações, o que pode diminuir a oferta nacional.

De acordo com o ministro, as propostas da senadora Katia Abreu preveem uma abertura maior do que está sendo proposta pelo governo. Com isso, são grandes as chances de um “debate interessante sobre o tema”.

O projeto de lei da parlamentar prevê alterações no marco regulatório da navegação, a Lei 9432 de 1997 e na lei de criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

“A gente vai aproveitar esse potencial de costa para crescer e essa a reavaliação da política é necessária, bem-vinda e vai gerar investimentos no setor”, afirmou o ministro.

Inaugurações

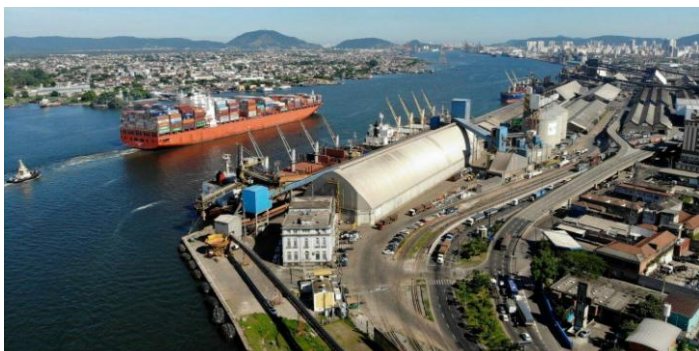
O Ministério da Infraestrutura somou 36 inaugurações de obras em todo o País entre janeiro e junho, sendo 23 entre março e junho, período mais afetado pela pandemia da Covid-19. O balanço representa cerca de R\$ 3,5 bilhões executados. No planejamento da pasta, estão previstas a entrega de 33 obras e 14 leilões, sendo três concessões e 11 arrendamentos portuários, além de duas renovações de concessão de ferrovias. Em paralelo, seguirá na estruturação de outros projetos para publicar mais 16 editais de ativos de infraestrutura prontos para irem a leilão.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 03/07/2020*

DRAGAGEM DO CANAL DE NAVEGAÇÃO DO PORTO AGUARDA TERMO DO DNIT

Retomada do serviço na via de navegação depende de comunicado formal do órgão federal à Autoridade Portuária de Santos

Por Fernanda Balbino Da Redação 02.07.20 16h40



[https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.48328:1555250589/Canal-de-navegac-o-do-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=671f0d6&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.48328:1555250589/Canal-de-navegac-o-do-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=671f0d6&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Atualmente, Autoridade Portuária faz a batimetria (medição de profundidade) do canal (Carlos Nogueira/AT)

A dragagem do canal de navegação do Porto de Santos está paralisada desde o último dia 12. Nesta data, foi concluído o serviço previsto no contrato firmado com Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Agora, a Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp, planeja a retomada do serviço no canal. No entanto, serão necessários pelo menos 20 dias para a mobilização dos equipamentos.

Até o mês passado, a dragagem era realizada pela Van Oord Operações Marítimas, através de um contrato firmado com o Dnit, do Governo Federal. No entanto, há a necessidade de que o órgão comunique formalmente a Autoridade Portuária sobre o fim dos trabalhos, com o termo de recebimento do serviço.

A partir desta etapa, o serviço no canal poderá ser retomado através de outro contrato. Desta vez, firmado entre a DTA Engenharia e a Autoridade Portuária. A empresa é a responsável pela dragagem de toda a extensão da via marítima, desde o acesso até os berços.

Os pontos de atracação foram a primeira etapa desta frente de trabalho da DTA. O início foi necessário para que os berços de terminais de contêineres recuperassem a profundidade após o assoreamento causado pelo tempo em que a obra ficou paralisada, por conta de uma disputa judicial.

Apesar da retomada parcial, para os usuários do Porto de Santos, a preocupação persiste. Isto porque, em períodos chuvosos, a deposição de sedimentos é ainda maior no estuário.

Com as fortes ressacas, comuns nesta época, a área mais afetada, normalmente, é o trecho 1, que vai da Barra, na parte externa da Baía de Santos, até o Entrepasto de Pesca, no início da região dos terminais.

“Os próximos locais a serem dragados atenderão cronograma que está sendo elaborado pela Autoridade Portuária conforme necessidade, ou seja, considerando o cruzamento entre o tempo desde a última intervenção e as taxas de assoreamento verificadas por trecho e por berço”, informou a estatal, em nota. A empresa ainda aponta que a mobilização para qualquer equipamento, no contrato, é de 20 dias a partir da emissão da ordem de serviço. O documento ainda não foi expedido.

Atualmente, a Autoridade Portuária está realizando a batimetria (medição da profundidade), cujos dados serão informados à Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) após a finalização do serviço. Mas, segundo a estatal, havendo necessidade, o contrato de manutenção será executado.

“A Autoridade Portuária está fazendo essas batimetrias para, havendo necessidade, mobilizarmos as nossas dragas hopper para que esse assoreamento não venha a prejudicar as operações do Porto”, afirmou a DTA Engenharia.

Bacia de manobras

O Dnit também finalizou, no final do mês passado, a manutenção e a ampliação das bacias de manobra no Porto de Santos. Segundo o órgão, os serviços proporcionam melhores condições de navegação e atracação.

A diretora de Infraestrutura Aquaviária do órgão, Karoline Lemos, destacou a importância da obra. “O Dnit teve a oportunidade de finalizar essa complexa obra de dragagem, que tem sua importância indiscutível para melhoria da operação no maior complexo portuário da América Latina. O serviço traz significativos benefícios para o País e sua economia”.

Porém, questionado sobre o termo de recebimento do serviço, o Dnit não respondeu até o fechamento desta edição.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 03/07/2020

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA REGISTRA ALTA DE 3,7% EM COMPARAÇÃO COM 2019

Mesmo com a pandemia de covid-19, as expectativas são de um aumento ainda maior nas operações portuárias

Da Redação 02.07.20 15h22



[https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.52514:1579198476/Porto-estrangeiro.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=78bedf7&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.52514:1579198476/Porto-estrangeiro.jpeg?f=2x1&pf=78bedf7&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

340,5 milhões de toneladas entre janeiro e abril nos portos do Brasil (Divulgação)

Os portos brasileiros movimentaram 340,5 milhões de toneladas entre janeiro e abril deste ano. O montante corresponde a um crescimento de 3,71% em comparação com

o primeiro quadrimestre do ano passado. Mesmo com a pandemia de covid-19, as expectativas são de um aumento ainda maior nas operações portuárias de todo o País no ano.

Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Apenas no mês de abril, 91,6 milhões de toneladas foram movimentadas, um crescimento de 16,6% em comparação com o mesmo mês de 2019.

Segundo a Antaq, do total movimentado, os portos privados foram os responsáveis por 65,2% das operações. E o Terminal da Ponta da Madeira (MA) foi a instalação privada que mais movimentou cargas, 51,8 milhões de toneladas, nos quatro primeiros meses de 2020.

Já os portos públicos foram responsáveis por 34,8% das movimentações de cargas no País. O Porto de Santos liderou com a operação de 35,3 milhões de toneladas. Para o economista e professor universitário Hélio Hallite, já era previsto o aumento em tonelagem em razão das demandas do agronegócio. “O consumo de alimentos aumentou no planeta e o Brasil estava na oferta com a produção recorde de aproximadamente 250 milhões de toneladas. O que me preocupa é o desempenho exportador da indústria e dos serviços. Nesses setores, os transportes aéreos foram severamente prejudicados”, disse.

Segundo a Antaq, o minério de ferro foi a carga mais movimentada no setor portuário durante o quadrimestre: 108,5 milhões de toneladas, queda de 6,21% em relação ao mesmo período de 2019. Entre janeiro e abril deste ano, o destaque foi para a movimentação de combustíveis minerais, com alta de 17,54%.

“Também era natural o melhor desempenho dos portos privados, especialmente pela predominância dos granéis sólidos do agronegócio (nessas instalações). Os portos públicos

sofreram com a redução das cargas regionais, tanto no âmbito da cabotagem, quanto da América do Sul”, destacou Hallite.

De acordo com a agência reguladora, até o momento, os efeitos da covid-19 na movimentação portuária brasileira ficaram restritos principalmente ao mês de janeiro, pico da epidemia na China. No período, houve redução de 15,3% nas exportações para o país asiático.

No entanto, esse efeito foi superado nos meses seguintes, tendo as exportações de janeiro a abril para esse país aumentado em 11,7%. Cargas como soja e petróleo registraram crescimento de mais de 40% em suas operações.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 03/07/2020



PORTAL PORTO GENTE

HINTERLÂNCIA: ELEMENTO IMPORTANTE À SUSTENTABILIDADE DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS

Por Vera Gasparetto

Trazemos mais uma reflexão importante sobre a relação Porto & Cidade, debate proposto pelo nosso WebSummit que vem ouvindo diversos segmentos e agentes

Na segunda parte da entrevista, o professor e pesquisador Carlos Andrés Hernández Arriagada aborda a relação que poderia ser benéfica entre a atividade portuária, a cidade e o meio ambiente. Para tanto, destaca a importância de zonas de hinterlândia com planejamento desde a entrada, saída e estocagem de cargas, produção de insumos até o meio final, que o porto.



https://portogente.com.br/images/600_Hernandez_Talcahuano_2018.jpg

Carlos Andrés Hernández Arriagada em Talcahuano, um dos principais portos do Chile, cuja economia está baseada principalmente na indústria e a pesca. Crédito: arquivo pessoal.

Qual o papel do Estado como indutor de desenvolvimento e articulador dessa relação entre público e privado, essa capacidade de aproveitamento dos saberes locais e das demandas do território, como fica com o debate

da privatização, que atualmente está na agenda do debate portuário brasileiro. Como estaria garantida a presença da sociedade na gestão portuária numa modelo de gestão privado?

A primeira questão que você coloca é sobre o modelo, que precisamos de um plano nacional efetivo para as cidades portuárias, que daria a chance de discutir quais são as necessidades de investimentos tanto para o setor público, quanto para o privado. Se pensarmos a necessidade ou a interlocução da sociedade civil atuando numa cidade portuária, de fato vamos ter um problema que é um choque entre o que é a produção de grande escala (maquinário e infraestruturas) e o indivíduo que quer ocupar o espaço público. É importante que a sociedade civil provoque uma interlocução na produção para novas demandas, como a geração de emprego. O porto tem a possibilidade de ter um legado de emprego e tecnologia para um território.

A discussão entre a gestão privada, que pode ser consorciada e uma política pública de ocupação de uma logística produtiva. O modelo chinês, aplicado no Maranhão há 30 anos, com mão de obra chinesa, com tecnologia chinesa, pode sim gerar para o Estado e para a cidade uma série de novos insumos, produtos, alta tecnologia e competitividade.

A mudança da cara da região, que é o modelo inicial em discussão, com uma frente rio-mar muito interessante de ser discutida, é o mesmo modelo econômico em funcionamento nos últimos 10

anos, nos quatro portos que foram reconvertidos no Sri Lanka [país insular ao sul da Índia]. É interessante entender a preocupação com a valorização da produção local.

Qual é o potencial das cidades da costa brasileira e da presença da sociedade civil no desenvolvimento local?

Temos, no Brasil, mais de 450 cidades litorâneas que podem gerar 450 modelos diferentes de ocupação ou demandas portuárias, seja na escala do pescador, na de produção de insumos, de distribuição.

Precisamos de um plano nacional que possa se debruçar em duas demandas: os direitos consorciados privados e os direitos públicos nessas mesas de diálogos, estabelecendo demandas, relações e atuação de uma sociedade civil nessas zonas costeiras, ou cidades marítimas. A sociedade local precisa ter consciência sobre quais são seus direitos e deveres. O que acontece muitas vezes é que a sociedade não tem essa consciência local ou não chega a informação sobre essas questões.

A intenção é que nossos/as leitores/as compreendam essas dinâmicas, pois hoje o porto está isolado, a maioria das cidades portuárias que observamos e com as quais temos contato, os prefeitos têm angústias e demandas junto à gestão portuária e a sociedade civil e os trabalhadores portuários não são escutados na gestão. Você acredita ser compatível a relação porto, cidade e sustentabilidade e menos riscos ambientais? Nos seus estudos em que portos você observa essa relação na gestão portuária, essa cautela no que se refere ao cuidado com o meio ambiente?

Sobre a questão da sustentabilidade, os gestores, às vezes, se esquecem disso, a sociedade também. A gestão política de uma cidade se esquece que numa ocupação de uma sociedade litorânea marítima geralmente o que veio primeiro foi o porto, depois, a cidade. O modelo econômico do que é um porto atua diferente do modelo econômico, como economia aplicada, do que é uma cidade. Nós último três séculos as cidades-territórios sofreram rupturas econômicas, como mudança de economia, grandes guerras, desenvolvimento etc. As zonas portuárias, desde o final do século XVIII, tiveram pelo menos 25 ciclos diferentes de características econômicas nos portos.

O grande impacto gerado pela atividade portuária parte da grande embarcação, depois vem a infraestrutura. Como indutor de sustentabilidade temos as zonas de hinterlândia, que são o “coração” do porto, estejam elas grudadas ao porto, ligadas por retro terra ou mesmo afastadas do porto. Se você consegue que as zonas de hinterlândia sejam o elemento sustentável tanto na saída, na chegada, na estocagem ou produção de um insumo, a cadeia final, que é o porto, vai funcionar também de forma sustentável. Isso significa redução de impacto no meio ambiente, redução de insumos, redução de desperdício.

Dentro desse processo o que teria que ser sustentável para que haja a tríade porto-cidade-sustentabilidade?

Primeiro ponto, termos uma estrutura produtiva do mecanismo porto/embarcação sustentável. Para que atenda algumas demandas de redução de impacto do meio ambiente, redução de insumos ao meio ambiente, tipos de sistemas construtivos.

Segundo, termos uma política de redução de impacto de fauna e flora local de um setor portuário. Quer dizer, eu condiciono as embarcações às demandas para com a recuperação de um estuário, um borda rio, um borda mar.

A terceira questão, fundamental, somente é possível ser sustentável se tiver uma consciência coletiva de quem trabalha, quem usa e dos agentes no porto. Isso permite que a relação com a cidade seja mais aprazível, conseguindo gerar uma política pública associativa ao porto onde a relação indivíduo e produção seja mais efetiva. Se eu tiver menos desperdício, menos impacto o meio ambiente; se eu tiver uma maior capacitação dos indivíduos utilizando, trabalhando e mantendo essa relação cidade-porto, mais eficiente e menos impactante será seu meio. O ponto-chave da relação entre cidade e porto passa pela reconfiguração da hinterlândia, que é a chave de distribuição que se conecta com outros setores da infraestrutura em torno dos portos.

EXPERIÊNCIA DE HONG KONG EM PANDEMIAS É TEMA DE EVENTO

Por Assessoria de Comunicação

Especialistas locais e internacionais comentam sobre os aprendizados da região asiática, as consequências em sua economia e as oportunidades em tecnologia e digitalização

“À frente da curva Covid-19: A experiência de Hong Kong em outras pandemias e o legado para a sociedade e a economia no Brasil” é novo webinar da TransUnion, companhia global de soluções de informação e insights de dados – continuando a série que traz especialistas convidados para discutir como as tecnologias são absorvidas em nossas vidas em meio a um cenário em que a digitalização foi acelerada. O evento acontecerá no próximo dia 7 de julho, às 17h, e as inscrições são gratuitas neste link.

Ao longo do evento, que terá duração de uma hora, será mostrado o impacto da transformação digital vinda de Hong Kong. Além disso, o webinar vai expor como o compromisso com esta mudança, destinando recursos para apoiá-la, pode ajudar as empresas a se manterem competitivas no mercado durante uma crise sanitária desta magnitude.

Hong Kong e todo o mundo vivenciam atualmente a pandemia da COVID-19, mas a região administrativa especial chinesa já enfrentou outra epidemia severa, da SARS (sigla em inglês para síndrome respiratória aguda grave), em 2003 - ambas acompanhadas de crises econômicas que agravaram os seus efeitos. A TransUnion presenciou, mensurou as consequências e apoiou os agentes financeiros durante esse período.

Essa experiência e os aprendizados de como a digitalização e a tecnologia de análise de dados podem ajudar na recuperação econômica em um mercado pós-pandemia serão contados por Claudio Pasqualin, Diretor de Desenvolvimento de Negócios da TransUnion Brasil e Francis Lau, Diretor, Research and Consulting TransUnion Asia Pacific.

“Brasil e Hong Kong são bastante diferentes, mas podemos aprender muito com seu histórico. Eles estão, neste momento, dois a três meses à nossa frente no combate à COVID-19, o que deve ser levado em conta”, afirma Pasqualin. “A experiência asiática mostra que cabe às instituições envolvidas se adaptarem, buscarem novos mercados e novas formas de fazer negócio em linha com a necessidade de seus clientes. Nesse contexto, usar dados alternativos e meios digitais possibilita a viabilização do acesso ao mercado de bens e serviços a milhões de brasileiros que são excluídos do sistema financeiro”, finaliza.

Sobre os especialistas

Claudio Pasqualin, Diretor de Desenvolvimento de Negócios da TransUnion Brasil. Economista pela Universidade de São Paulo, Pasqualin começou a carreira atuando em grandes empresas a exemplo da Nestlé. Ao longo de sua trajetória profissional, especializou-se na indústria de gerenciamento de risco de crédito. Começou no ramo em 1998 e, em 2012, assumiu o cargo de diretor de serviços da Crivo Informática, que havia sido recentemente adquirida pela TransUnion. Atualmente lidera o projeto que trará ao Brasil produtos importantes do portfólio global da empresa.

Francis Lau, Diretor, Research and Consulting TransUnion Asia Pacific. Baseado em Hong Kong, Francis Lau lidera o desenvolvimento de pesquisas de serviços financeiros para a região Ásia-Pacífico (APAC) da TransUnion, direcionando conteúdos relevantes da indústria às equipes de vendas, clientes, reguladores e parceiros externos. Antes de ingressar na TransUnion em 2019, Lau trabalhou para diversas instituições financeiras, atuando nos segmentos de analytics, gerenciamento de risco de crédito e decisão. Lau é bacharel e mestre em economia e finanças pela Universidade de Hong Kong e doutorado pela Universidade Batista de Hong Kong.

Serviço:

2º Webinar TransUnion - À frente da curva COVID-19: Experiências de Hong Kong em pandemias anteriores e o legado para a sociedade e economia brasileira

Data: 02/07/2020 | Horário: 17h

Apresentação: Claudio Pasqualin - Diretor de Desenvolvimento de Negócios da TransUnion Brasil e Francis Lau, Diretor, Research and Consulting TransUnion Asia Pacific

Para efetuar sua inscrição, acesse este link.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 03/07/2020

PRIMEIRA REUNIÃO DO COMITÊ DE GESTÃO DA CRISE COVID NOS PORTOS ADMINISTRADOS PELA DOCAS DO RIO

ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas

Na última quinta-feira (25) ocorreu a primeira reunião virtual do Comitê de Gestão da Crise Covid nos Portos Administrados pela Docas do RJ, que reuniu representantes da Autoridade Portuária (CDRJ), dos sindicatos dos operadores portuários dos portos do Rio e de Itaguaí (Sindoperj e Sindopita) e do Sindicato dos Portuários do Rio de Janeiro (STSPPERJ). Representantes do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) também foram convidados para participar da reunião, mas não conseguiram se conectar por problemas técnicos.

O objetivo desse comitê é alinhar as ações que estão sendo realizadas em prol da saúde e segurança do trabalhador portuário pelas empresas que atuam nos portos administrados pela Docas do RJ. Com a iniciativa, espera-se que as ações em execução e planejadas por arrendatários e administração portuária sejam complementares e sinérgicas, visando ao tratamento dos riscos que envolvem a contaminação da COVID-19 não somente no âmbito interno de cada empresa, mas também nos portos como um todo, mitigando-se a possibilidade de contágio comunitário no perímetro de cada porto.

Nessa primeira reunião, os arrendatários e a autoridade portuária relataram as ações que estão sendo realizadas em seus respectivos âmbitos e os resultados que vêm sendo obtidos. Com isso, o grupo pôde ter uma visão geral das ações preventivas contra o contágio da COVID-19 e chegar a um consenso para que se possam adotar medidas sinérgicas. Nessa linha, um exemplo que já vem acontecendo é a oferta conjunta de transporte dedicado aos funcionários das empresas filiadas ao Sindoperj, de forma a evitar o uso do transporte público urbano.

De forma geral, os presentes à reunião avaliaram que as ações em curso têm sido positivas e estão trazendo bons resultados, uma vez que as curvas de contágio no âmbito dos portos permanecem abaixo da tendência geral, apesar da maior exposição do trabalhador portuário. Na avaliação de um médico do trabalho de um dos operadores do porto do Rio, que presta serviços também para empresas de outros setores, o setor portuário é um dos que têm demonstrado maior preocupação na implementação de ações mitigadoras do risco de contágio pelo coronavírus.

Os representantes dos trabalhadores mostraram-se satisfeitos com a iniciativa de criação do comitê e apresentaram, como uma das propostas de aperfeiçoamento, uma ação que está sendo discutida no Porto de Santos, de incentivo público para a testagem em massa de trabalhadores avulsos. O grupo então solicitou à autoridade portuária que encaminhe à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários manifestação de apoio dos portos do Rio de Janeiro àquela ideia sugerida em Santos.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 03/07/2020

DOCAS DO RIO CRIA FORÇA TAREFA PARA PLANO DE RETORNO SEGURO AO TRABALHO

ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas

A Diretoria Executiva da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) criou uma Força Tarefa de Combate à Crise da COVID-19, que está responsável pela execução do Plano de Retorno Seguro ao Trabalho. O trabalho da Força Tarefa inclui o detalhamento das medidas e, se necessário, o ajuste das ações previstas para o retorno ao trabalho presencial dos empregados que estão em teletrabalho ou licença remunerada. A data de início desse retorno seguro será proposta pela força tarefa à diretoria com base no planejamento das ações preparatórias.

O Plano de Retorno Seguro ao Trabalho prevê ações de prevenção, controle e mitigação dos riscos de contaminação nos ambientes de trabalho, considerando que todo o quadro de pessoal estará trabalhando presencialmente. Com a iniciativa, a CDRJ visa preservar a segurança e a saúde dos empregados e colaboradores.

A Força Tarefa, que vem se reunindo semanalmente por videoconferência, está sendo conduzida pela Diretoria de Relações com o Mercado e Planejamento (DIRMEP). Além da DIRMEP, fazem parte do grupo representantes dos portos e das áreas de Segurança e Saúde no Trabalho, Benefícios, Comunicação, Gestão de Riscos e Compliance e Guarda Portuária.

Entre as medidas, destaca-se o teste sorológico IgG/IgM COVID-19 para todos os empregados e colaboradores da CDRJ, visando mapear a circulação do vírus e identificar quem já está imunizado. Outra ação importante diz respeito à sanitização e desinfecção dos ambientes, que passará a ser realizada com Quaternário de Amônia de 5ª Geração, que age contra fungos, bactérias, vírus, entre outros microrganismos.

Além das recomendações para prevenção contra o vírus, que já vêm sendo divulgadas no âmbito da companhia, como uso de máscara e álcool em gel, distanciamento, lavagem frequente das mãos com água e sabão, entre outras, o plano prevê protocolos para o uso de áreas comuns. Portanto, haverá procedimentos obrigatórios nas salas de trabalho e reunião, copas, banheiros e no hall de entrada dos prédios, para uso de catracas, elevadores e escadas.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 03/07/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

VERDE AMARELA SIMPLIFICA CONTRATAÇÃO

A nova Carteira Verde Amarela digital em estudo pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, vai permitir o registro por hora trabalhada de serviços prestados pelo trabalhador para vários empregadores. Não haverá cobrança de encargos trabalhistas, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e da contribuição previdenciária.

Guedes pretende fazer uma “ponte” de transição entre a assistência social do governo e os contratos regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Uma espécie de “rampa” para o trabalhador informal subir e entrar no mercado formal de trabalho. Na carteira, estará registrada a quantidade de horas que o trabalhador faz para cada empregador com a referência do salário mínimo.

A proposta está sendo construída pela equipe econômica com apoio de estudiosos do assunto. Um conselho informal de políticas sociais, entre eles Ricardo Paes de Barros, José Márcio Camargo, André Portela, Vinicius Botelho e Sergei Soares, tem tido reuniões com ministro e técnicos do Ministério da Economia. Modelo semelhante de assessoramento foi criado na elaboração da proposta de reforma da Previdência, aprovada no ano passado.

Com esse modelo simplificado de contratação, o Ministério da Economia quer tirar os trabalhadores da informalidade – um contingente de 38 milhões de “invisíveis” que a crise econômica provocada pela covid-19 trouxe visibilidade. Desse total, calcula-se que 8 milhões são de pessoas miseráveis que estão fora da assistência social e 30 milhões de trabalhadores sem carteira assinada.

IR negativo

A ideia do ministro é adotar um modelo de imposto de renda negativo, sistema pelo qual as pessoas recebem pagamentos suplementares do governo, em vez de pagar impostos ao governo.

Uma das possibilidades é uma alíquota de 20%. Ou seja, se o trabalhador ganhar R\$ 500, o governo completa com mais R\$ 100.

A proposta já constava no programa de governo do presidente Jair Bolsonaro e volta agora num modelo associado à Carteira Verde Amarela e a programas de microcrédito. Em conexão com o Renda Brasil, que substituirá o Bolsa Família, o governo vai desonerar a contratação dos trabalhadores do novo programa.

Como mostrou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) esta semana, a pandemia do novo coronavírus provocou uma destruição massiva de postos de trabalho e, pela primeira vez, mais da metade da população brasileira em idade de trabalhar não tem nenhuma ocupação.

O diagnóstico da equipe econômica é que hoje os dois mundos da assistência social e CLT não se conversam. Por isso, a dificuldade encontrada agora durante a pandemia e a distribuição do auxílio emergencial. Guedes e sua equipe consideram que o emprego mudou e vai mudar ainda mais no pós-covid, exigindo a simplificação dos contratos e a redução dos encargos e enfrentamento da CLT.

Ativos

O financiamento da Carteira Verde Amarela é o grande entrave, mas o ministro avalia que é possível encontrar respostas nos ativos do próprio governo para bancar a redução dos tributos. O ministro da Economia pediu ao IBGE para aprimorar os dados sobre os “invisíveis” que já estavam fora do mercado de trabalho antes da covid-19 antes e depois da pandemia, para saber quantos estão totalmente desassistidos. O primeiro modelo da Carteira Verde Amarela, editado por meio Medida Provisória, caducou sem avanços na discussão do Congresso.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 03/07/2020*

ANTAQ APROVA REAJUSTE DE 25,32% EM TARIFAS DO PORTO ORGANIZADO DE PORTO VELHO

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou o pedido de reajuste das tarifas do Porto Organizado de Porto Velho (RO). Em Resolução publicada na edição desta sexta-feira do Diário Oficial da União, a Antaq confirma a aprovação de um índice de reajuste tarifário de 25,32%, referente ao período de 7 de maio de 2015 a 31 de dezembro de 2019.

Segundo o texto, as novas tarifas e a estrutura tarifária para o Porto devem entrar em vigor em até cinco dias úteis.

*Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 03/07/2020*

PETROBRAS VAI ENXUGAR 22% DOS POSTOS DE TRABALHO POR MEIO DE PDVS

A Petrobras anunciou na noite desta quinta-feira, 2, que deve reduzir 22% do seu atual quadro de funcionários por meio de Programas de Desligamento Voluntário (PDVs). O percentual também inclui os desligamentos via Programa de Aposentadoria Incentivada (PAI), voltado aos empregados aposentáveis até 31 de dezembro de 2023.

Segundo a companhia, as medidas são “parte das ações de resiliência, com objetivo de maximizar a geração de valor para os acionistas”. Em comunicado, o presidente da Petrobras, Roberto Castello Branco, diz que os PDVs contribuem para a redução permanente da estrutura de custos da companhia, o que ajudará a empresa a “enfrentar com sucesso um cenário de preços mais baixos do petróleo no longo prazo”.

Foram implementados três programas de desligamento voluntário: o PDV 2019, destinado aos aposentados pelo INSS até a data de promulgação da PEC 133 do ano passado; o PDV específico para empregados que trabalham em unidades que estão em processo de

desinvestimento; e um PDV exclusivo para os empregados que trabalham no segmento corporativo da petrolífera.

Só o PDV 2019, encerrado no último dia 30, somou 9.405 inscritos. O montante representa 94% do total de funcionários elegíveis ao programa. Os demais programas atingiram 677 inscritos. Ao todo, são 10.082 funcionários, que somam 22% do atual quadro de empregados.

“A Petrobras estima uma redução de custo de pessoal até 2025 em torno de R\$ 4 bilhões por ano com a saída dos 10.082 inscritos nos programas. O retorno adicional (custo evitado de pessoal de R\$ 22 bilhões menos o desembolso com as indenizações de R\$ 4 bilhões) será de aproximadamente R\$ 18 bilhões até 2025”, diz a empresa, em comunicado.

De acordo com a companhia, o impacto esperado das indenizações no caixa não será imediato em 2020, mas diluído ao longo dos próximos três anos. Isso porque no PDV 2019 existem categorias com saída prevista em até 24 meses. A Petrobras também optou por diferir o pagamento das indenizações em duas parcelas: uma no momento do desligamento e a outra em julho de 2021 ou um ano após o desligamento, o que for maior.

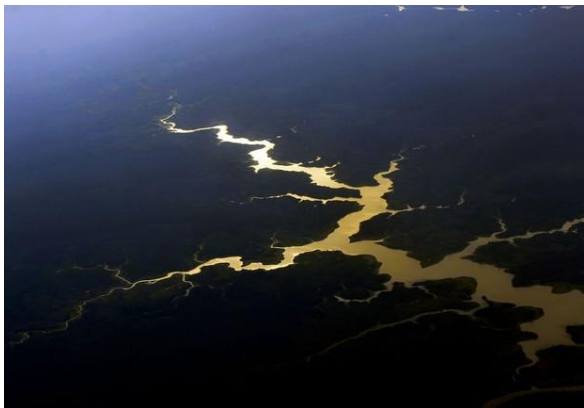
Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 03/07/2020



EPOCA NEGÓCIOS

GOVERNO DESTINARÁ R\$ 500 MILHÕES PARA PROTEGER MATA NATIVA DA AMAZÔNIA

Programa Floresta+ começa com projeto-piloto no Norte do país



<https://s2.glbimg.com/dxRNEHqclYp7lq5znWT3u4oNQ-Q=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2020/07/03/floresta-211016ebc0489.jpg>

*Amazônia (Foto: Valter Campanato/ABr via Agência Brasil)
Governo destinará R\$ 500 milhões para proteger mata nativa da Amazônia (Foto: Valter Campanato/ABr via Agência Brasil)*

O Ministério do Meio Ambiente criou nesta sexta-feira (3) o Programa Floresta+ para valorizar quem preserva e cuida da floresta nativa do país. O projeto-piloto vai começar destinando R\$ 500 milhões para conservação da Amazônia Legal. O programa conta com a participação do setor privado e de recursos de acordos internacionais.

"Esse é o maior programa de pagamento por serviços ambientais no mundo, na atualidade. Os R\$ 500 milhões recebidos do Fundo Verde do Clima vão remunerar quem preserva. Vamos pagar pelas boas práticas e reconhecer o mérito de quem cuida adequadamente do meio ambiente", disse o ministro do Meio Ambiente, Ricardo Salles, em reunião virtual nesta sexta.

Podem participar do programa pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, grupo familiar ou comunitário que, de forma direta ou por meio de terceiros, executam atividades de serviços ambientais em áreas mantidas com cobertura de vegetação nativa ou sujeitas à sua recuperação.

A conferência apresentou o programa Floresta+ para representantes do governo federal, dos estados da Amazônia Legal, além de instituições públicas, universidades, fundações, centros de inovação, doadores do Fundo Verde do Clima e de povos indígenas.

Cadastro Nacional

O Brasil conta com 560 milhões de hectares de floresta nativa no território brasileiro e o próximo passo do governo é criar o Cadastro Nacional de Serviços Ambientais e a regulamentar o pagamento por serviços ambientais, previstos no Código Florestal.

Dentre os serviços ambientais considerados essenciais estão o monitoramento, vigilância, combate a incêndio, pesquisa, plantio de árvores, inventário ambiental e sistemas agroflorestais para conservação e a proteção da vegetação nativa. Dentre os benefícios estarão a conservação da biodiversidade, a proteção do solo e das águas e a regulação do clima.

*Com informações do Ministério do Meio Ambiente

Fonte : *Epoca Negócios*

Data : 03/07/2020

GUEDES VAI MONTAR “FÁBRICA” DE IDEIAS

O Ministro da Economia, Paulo Guedes, vai montar uma espécie de fábrica de ideias e estudos

O Ministro da Economia, Paulo Guedes, vai montar uma espécie de fábrica de ideias e estudos (Think Tank) da equipe econômica. Para isso, uma nova secretaria especial de estudos deverá integrar, no mesmo local, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, o IBGE, a Secretaria de Política Econômica e a áreas de estudo de assuntos internacionais e de produtividade da pasta. Segundo o Estadão apurou, o economista Aluísio Araújo, da FGV, é dos cotados para comandar a área.

Guedes também quer trazer o economista do mercado financeira Aurélio Bicalho, da Vinland Capital, para fazer uma dobradinha com Araújo. A ideia é juntar academia e mercado para a nova secretaria. O foco da nova área é conectar essas áreas de estudos e ampliar as investigações, sobretudo, as análises de políticas públicas e reforçar as informações sobre a queda do Produto Interno Bruto (PIB) e como será a recuperação econômica no pós-covid-19. Por isso, a SPE, que hoje está vinculada à Secretaria Especial de Fazenda, onde também está o Tesouro Nacional, será transferida para nova secretaria.

Fonte : *Epoca Negócios*

Data : 03/07/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

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.OfazXenfo.u.jpg>

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

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 da 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 — disse 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.

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24511894-285-10e/FT1086A/652/xvia.jpg.pagespeed.ic.MCbOWm7sDq.jpg>

Via Dutra: renovação na pauta. Foto: Lucas Lacaz Ruiz / A13

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).

Para José Carlos Martins, presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), sendo os R\$ 4,5 bilhões o valor já orçado para as obras, isto representa um número pequeno, porque os cortes que vieram acontecendo ao longo dos anos foram grandes.

— Mas se isso já está garantindo, a notícia é positiva, até porque nem sempre o que está orçado é realizado — opina Martins. — O ministério está, no entanto, com obras grandes no seu cardápio, e isso demora mais para maturar. Licitar uma Via Dutra junto com outras estradas é algo mais ousado, que não traz resultados imediatos. Por isso, a discussão que estamos tendo hoje com o ministério é no sentido de viabilizar um número maior de projetos de menor monta, que podem gerar resultados mais rapidamente.

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.

— 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.

Alocação de recursos

Para o economista Cláudio Frishtak, sócio fundador da consultoria Inter B, em meio à frágil situação fiscal do país, ainda mais com a pandemia, o fato de o ministério ter R\$ 4,5 bilhões para obras de infraestrutura no segundo semestre é significativo..

— Hoje há gastos previdenciários e de pessoal que ainda crescem, e há gastos de transferência de renda, que têm sido explosivos por causa da pandemia. O déficit primário este ano pode chegar a 11,5% do PIB, ainda não sabemos, mas tende a ser colossal. Isso quer dizer que os recursos que o governo tem são limitados, daí ser significativa a cifra — pondera.

Mas é preciso pensar em como esses recursos serão alocados, diz Frishtak, dado que historicamente no Brasil houve muita má alocação de recursos em governos, como no caso do PAC.

— Se por um lado o Ministério da Infraestrutura e o da Economia têm procurado melhorar o ambiente de negócios, fatores como a imagem arranhada do país em relação ao meio ambiente, por exemplo, atrapalham os investimentos. É preciso se assegurar de que a governança dos investimentos será adequada, para que os recursos sejam bem gastos.

Minha Casa Minha Vida

Em live com o presidente Jair Bolsonaro, o ministro do Desenvolvimento Regional, Rogério Marinho, disse que dentro de 15 dias deve ter condições de anunciar o novo programa habitacional que vai substituir o Minha Casa, Minha Vida.

Segundo Marinho, estão sendo feitas as tratativas finais para redução do juro dos financiamentos junto ao FGTS e à Caixa, que tem de abrir mão de parte de sua taxa de remuneração por gerenciar os financiamentos.

O novo programa habitacional, segundo Marinho, também prevê medidas de regularização fundiária e estímulo à reforma de imóveis.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 03/07/2020

CONGRESSO VAI AO STF PARA BLOQUEAR VENDA DE REFINARIAS DA PETROBRAS

Legislativo acusa governo de desmembrar estatais para se desfazer de matrizes, após Corte autorizar apenas privatização de subsidiárias

Por Marcello Corrêa

BRASÍLIA - Representantes do Congresso entraram com um pedido de liminar no Supremo Tribunal Federal (STF) para que a corte bloqueie o que consideram estratégia irregular na privatização de empresas estatais.

Em junho do ano passado, o STF decidiu que o governo pode vender subsidiárias de companhias públicas sem precisar de autorização do Congresso. O aval do Legislativo continuou a ser exigido para se desfazer da empresa matriz.

No pedido de liminar, advogados da Câmara e do Senado afirmam que essa permissão está sendo desvirtuada. O requerimento é endereçado ao ministro Ricardo Lewandowski, relator da ação que deu aval à venda de subsidiárias.

Os técnicos representam os presidentes das duas Casas, Rodrigo Maia (DEM-RJ) e Davi Alcolumbre (DEM-AP).

Segundo eles, empresas como a Petrobras tem criado artificialmente subsidiárias — ou seja, braços do negócio principal — para, na prática, vender aos poucos a empresa-mãe. O processo é conhecido como "privatização branca".

O requerimento foi feito enquanto a Petrobras se prepara para duas vendas de ativos. A venda da Refinaria Landulpho Alves (Rlam), na Bahia, está prevista para ocorrer ainda neste ano. Já a privatização da Refinaria do Paraná (Repar) está marcada para 13 de agosto.

O pedido cita a proximidade das duas operações como um dos motivos para a urgência.

"Diante da retomada da alienação de ativos da Refinaria Landulpho Alves (Rlam) e da Refinaria do Paraná (Repar), [o pedido é] para que seja explicitado que a criação artificial de subsidiárias, isto é, a constituição de novas subsidiárias a partir de desmembramentos da empresa-matriz, quando se cuidar de um processo não orientado por novas oportunidades de negócios, mas sim pelo interesse na alienação de ativos, configura desvio de finalidade, sendo prática proibida e inconstitucional", observa trecho do pedido.

O relatório cita que a estratégia de privatizações do governo tem focado na venda de braços das companhias principais, justamente com base na autorização do Supremo. No ano passado, as estatais brasileiras se desfizeram de 71 ativos, incluindo subsidiárias, coligadas e empresas em que o governo detinha participações.

Outro lado

Procurados, o Ministério da Economia e a Petrobras informaram que não comentariam o assunto.

A Advocacia-Geral da União (AGU), que defende o governo em causas judiciais, informou que ainda não foi intimada sobre o pedido. "A AGU aguarda pronunciamento do Supremo Tribunal Federal (STF) para se manifestar", disse o órgão.

O Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) disse que o setor de óleo e gás recebeu o pedido do Congresso "com surpresa". A entidade afirmou que a venda de refinarias foi autorizada pela Justiça e faz parte do processo de abertura do mercado de refino, que recebeu aval do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

"O procedimento de venda do controle acionário de subsidiárias e controladas de empresas estatais está autorizado pelo STF desde junho de 2019. Portanto, a venda de refinarias da Petrobras está amparada pela legislação e fundamentada na decisão da mais alta corte de justiça do país", afirmou o IBP.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 03/07/2020

PETROBRAS ANUNCIA INÍCIO DO PROCESSO DE VENDA DE SUBSIDIÁRIA DE BIOCOMBUSTÍVEL

Empresa tem três usinas e receita líquida chegou a R\$ 929 milhões no ano passado

Por Bruno Rosa

RIO - A Petrobras iniciou nesta sexta-feira processo de venda da Petrobras Biocombustível (PBIO). A estatal vai se desfazer de 100% das ações que detém na subsidiária, uma das maiores produtoras de biodiesel no Brasil e proprietária de três usinas, localizadas em Montes Claros (Minas Gerais), Candeias (Bahia) e Quixadá (Ceará).

Nesta quinta-feira, o Congresso bloqueou a venda do processo de refinarias pela companhia. E a empresa anunciou que 22% de seu quadro de pessoal aderiram a programas de demissão voluntária.

A venda da PBIO não inclui a participação nas empresas BSBIOS e Bambuí Bionergia. Essas duas usinas estão sendo vendidas de forma separada.

Na BSBIOS, a Petrobras é dona de 50% das ações e o processo de desinvestimento já está em andamento desde o fim de 2019. Segundo fontes, a outra sócia da BSBIOS, a RP Biocombustíveis, é a principal candidata. Já na Bambuí, a estatal tem fatia de 8,4%.

Desde março, a estatal já divulgou teasers referentes a 13 processos de venda, como as da subsidiária Gaspetro, ativos de energia elétrica e campos de petróleo.

Castello Branco: Divergência entre Petrobras e ANP trava venda da dona do gasoduto Brasil-Bolívia

A operação está sendo conduzida pelo Rothschild & Co. Segundo o "teaser", divulgado pela estatal na manhã desta sexta-feira, o segmento de biodiesel tem potencial de crescimento para os próximos anos, com o aumento da mistura de biodiesel ao diesel até 2023.

A PBIO tem uma capacidade de produção de 580 mil metros cúbicos, o que garante uma participação de mercado de 5,5%.

A líder do setor é a BSBIOS (10,3%), seguida da Oleoplan (10,1%) e ADM (8%). No ano passado, a PBIO registrou receita líquida de R\$ 929 milhões, mesmo valor do ano anterior.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 03/07/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONGRESSO TERÁ SEGUNDA FASE DE AGENDA VOLTADA AO SANEAMENTO

Após aprovar o novo marco, deputado quer agora que 50% das cotas voltadas a emendas individuais obrigatórias para a Saúde seja aplicada no setor

Por *Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - Após a aprovação do novo marco legal do saneamento pelo Congresso, parlamentares já se organizam para tocar uma segunda fase da agenda voltada ao setor. Entre as ações planejadas está permitir que uma fração da cota de 50% de destinação das emendas individuais obrigatórias para a área da Saúde possa ser aplicada no saneamento. "Investir em saneamento é o melhor investimento em saúde", afirmou o deputado federal Enrico Misasi (PV-SP), coordenador da Frente Parlamentar pelo Saneamento, em webinar realizado nesta quinta-feira, 2, pelo grupo.

Ao Estadão/Broadcast, Misasi explicou que a frente ainda estuda a melhor forma de efetivar essa alteração, se será por meio de projeto de lei ou de lei complementar. "Mas a aprovação é por nós no Legislativo", disse. A mudança na cota de emendas faz parte de uma lista de seis atividades que o grupo quer encabeçar pelos próximos meses.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/5/1593733742559.jpg>

'Investir em saneamento é o melhor investimento em saúde', disse Enrico Misasi. Foto: Michel Jesus/Câmara dos Deputados

Monitoramento de ações para implementação do novo marco legal, análise e consolidação de textos legais sobre saneamento que hoje estão no Parlamento, e atuação para garantir que a Agência Nacional de Águas (ANA) seja suficientemente estruturada para sua nova missão de editar normas de referência para o setor estão entre as tarefas do grupo.

O deputado explicou também que a frente pretende orientar deputados e senadores que queiram participar mais ativamente das discussões sobre saneamento. A ideia é disponibilizar a eles conteúdos qualificados sobre o assunto. “É para que possam ser de fato um meio para azeitar as relações interfederativas”, disse o parlamentar, segundo quem a capacitação de agentes locais - de prefeituras e governos estaduais - também entra como um dos objetivos do grupo.

Misasi e outros participantes da frente integraram no ano passado a comissão especial do novo marco legal do saneamento na Câmara, onde o texto aprovado recentemente pelo Senado foi moldado. O projeto, que ainda aguarda sanção do presidente Jair Bolsonaro, torna obrigatória a licitação dos serviços de saneamento, o que abre as portas para que a iniciativa privada entre com força no segmento. Atualmente, o mercado é dominado por empresas públicas, que fecham contratos com os municípios diretamente, sem concorrência.

Novo projeto

Presente no webinar, o diretor-executivo da Associação Brasileira das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon), Percy Soares, pediu ajuda da frente para que o Congresso aprove um projeto de lei que institui regras transitórias para o saneamento durante a pandemia. O PL foi apresentado pelo deputado Geninho Zuiliani (DEM-SP), que relatou o novo marco do setor na Câmara. A proposta, contudo, permanece sem relatoria até o momento.

Se o texto for aprovado, as empresas terão direito de readequar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos em até 120 dias contados do fim do estado de calamidade, programado para durar até o fim de 2020. Os contratos de concessão, em geral, já preveem a possibilidade de reequilíbrio. O projeto, no entanto, orienta que essa readequação deve ocorrer no prazo de 120 dias, em negociações envolvendo os titulares, a agência reguladora responsável e o prestador de serviço.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 03/07/2020*

PROPOSTA DO GOVERNO PREVÊ R\$ 51,7 BI PARA O RENDA BRASIL E BENEFÍCIO MÉDIO DE R\$ 232,31

Ministério da Economia discute programa que vai substituir o Bolsa Família, que alcança 41 milhões de pessoas, com custo de R\$ 32 bilhões ao ano

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – Um desenho preliminar do Renda Brasil, o novo programa do governo que vai substituir o Bolsa Família, prevê um orçamento anual de R\$ 51,7 bilhões e 57,3 milhões de pessoas beneficiadas (18,6 milhões de famílias), segundo proposta em discussão no Ministério da Economia. O redesenho do programa prevê uma elevação do benefício médio de R\$ 190,16 para R\$ 232,31.

Hoje, o Bolsa Família inclui 13,2 milhões de famílias, o que alcança 41 milhões de pessoas a um custo de cerca de R\$ 32 bilhões ao ano. Poderão entrar no programa famílias com renda per capita mensal até R\$ 250, a chamada linha de pobreza para acesso ao benefício. Esse limite é hoje de R\$ 178.

Preocupado em criar uma marca própria de apelo social e, ao mesmo tempo, suplantando programas de governos anteriores, o Palácio do Planalto trabalha para que o Renda Brasil se torne uma alternativa para parte das famílias que passaram a receber o auxílio emergencial de R\$ 600 durante a pandemia da covid-19.

A ideia em análise, segundo técnicos da área econômica, é redesenhar o Fundo de Combate de Erradicação da Pobreza e Fundo Social para a transferência de patrimônio (ativos) e atender o financiamento do Renda Brasil.

Como mostrou o Estadão, o ministro da Economia, Paulo Guedes, quer desonerar a empresas que contratarem trabalhadores que estarão no Renda Brasil com a nova Carteira Verde Amarela. A medida é vista como uma forma de facilitar as chamadas "portas de saída" do programa de transferência de renda.

O desenho discutido por técnicos da Economia é parecido com a proposta de ampliação do Bolsa Família elaborada pela Câmara dos Deputados em 2019, antes dos impactos socioeconômicos da pandemia, hoje sob relatoria do deputado Eduardo Barbosa (PSDB-MG).

A proposta em discussão no governo também prevê um benefício de R\$ 100 (per capita) para crianças e adolescentes até 15 anos. Hoje, o valor é de R\$ 41,00. O benefício por adolescente subirá de R\$ 48,00 para R\$ 100,00.

O governo também quer eliminar o déficit de creches no País com a concessão de uma espécie de "voucher" para o pagamento do serviço.

Especialistas alertam, porém, que mesmo com o incremento dos recursos cerca de 60 milhões de brasileiros, hoje atendidos com o auxílio emergencial pago por causa da pandemia da covid-19, ficarão de fora do Renda Brasil e sem renda de uma hora para outra. Eles defendem a prorrogação até o fim do ano do auxílio, que beneficia cerca de 120 milhões de pessoas.

Para a economista e colunista do Estadão Monica de Bolle, professora da Universidade de Johns Hopkins, no Estados Unidos, este contingente de pessoas ficará desassistido daqui a dois meses, quando se sabe que a pandemia não terá passado. "É um tiro n'água. É terrível para o que vai acontecer com essas pessoas e a economia", avalia.

Segundo Monica, o fim do auxílio tirará uma rede de sustentação que tem sido muito importante nesse momento. Ela destacou que os R\$ 600 tem ajudado o financiamento dos municípios e capacidade de serviços essenciais, como coleta de lixo e rede pública de ensino.

A economista lembra que o Estado de calamidade está decretado até o fim do ano, o que permite a extensão do benefício. A pesquisadora critica o programa de voucher, que não funciona, nem mesmo nos Estados Unidos, devido às distorções e problemas de acesso.

O governo quer colocar o Renda Brasil em funcionamento já no segundo semestre. Para isso, precisará aprovar medidas no Congresso, inclusive uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) para alterar o abono salarial.

Parlamentares que defendem a prorrogação do auxílio devem lançar nos próximos dias a Frente Parlamentar em Defesa da Renda Básica. A expectativa é de terminar a coleta de assinaturas ainda nesta sexta-feira, 3.

*Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 03/07/2020*

EM ESTUDO POR PAULO GUEDES, CARTEIRA VERDE AMARELA SIMPLIFICA A CONTRATAÇÃO

Programa em estudo permite o registro por hora trabalhada para vários empregadores, sem a cobrança de encargos trabalhistas

Por Adriana Fernandes, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A nova Carteira Verde Amarela digital em estudo pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, vai permitir o registro por hora trabalhada de serviços prestados pelo trabalhador para vários empregadores. Não haverá cobrança de encargos trabalhistas, do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e da contribuição previdenciária.

Guedes pretende fazer uma “ponte” de transição entre a assistência social do governo e os contratos regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Uma espécie de “rampa” para o trabalhador informal subir e entrar no mercado formal de trabalho. Na carteira, estará registrada a quantidade de horas que o trabalhador faz para cada empregador com a referência do salário mínimo.

A proposta está sendo construída pela equipe econômica com apoio de estudiosos do assunto. Um conselho informal de políticas sociais, entre eles Ricardo Paes de Barros, José Márcio Camargo, André Portela, Vinicius Botelho e Sergei Soares, tem tido reuniões com ministro e técnicos do Ministério da Economia. Modelo semelhante de assessoramento foi criado na elaboração da proposta de reforma da Previdência, aprovada no ano passado.

Com esse modelo simplificado de contratação, o Ministério da Economia quer tirar os trabalhadores da informalidade – um contingente de 38 milhões de “invisíveis” que a crise econômica provocada pela covid-19 trouxe visibilidade. Desse total, calcula-se que 8 milhões são de pessoas miseráveis que estão fora da assistência social e 30 milhões de trabalhadores sem carteira assinada.

IR negativo

A ideia do ministro é adotar um modelo de imposto de renda negativo, sistema pelo qual as pessoas recebem pagamentos suplementares do governo, em vez de pagar impostos ao governo. Uma das possibilidades é uma alíquota de 20%. Ou seja, se o trabalhador ganhar R\$ 500, o governo completa com mais R\$ 100.

A proposta já constava no programa de governo do presidente Jair Bolsonaro e volta agora num modelo associado à Carteira Verde Amarela e a programas de microcrédito. Em conexão com o Renda Brasil, que substituirá o Bolsa Família, o governo vai desonerar a contratação dos trabalhadores do novo programa.

Como mostrou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) esta semana, a pandemia do novo coronavírus provocou uma destruição massiva de postos de trabalho e, pela primeira vez, mais da metade da população brasileira em idade de trabalhar não tem nenhuma ocupação.

O diagnóstico da equipe econômica é que hoje os dois mundos da assistência social e CLT não se conversam. Por isso, a dificuldade encontrada agora durante a pandemia e a distribuição do auxílio emergencial. Guedes e sua equipe consideram que o emprego mudou e vai mudar ainda mais no pós-covid, exigindo a simplificação dos contratos e a redução dos encargos e enfrentamento da CLT.

Ativos

O financiamento da Carteira Verde Amarela é o grande entrave, mas o ministro avalia que é possível encontrar respostas nos ativos do próprio governo para bancar a redução dos tributos. O ministro da Economia pediu ao IBGE para aprimorar os dados sobre os “invisíveis” que já estavam fora do mercado de trabalho antes da covid-19 antes e depois da pandemia, para saber quantos estão totalmente desassistidos. O primeiro modelo da Carteira Verde Amarela, editado por meio Medida Provisória, caducou sem avanços na discussão do Congresso.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 03/07/2020

INFRAESTRUTURA PREVÊ LEILÃO DE 16 ATIVOS E TRÊS RENOVAÇÕES DE CONCESSÕES FERROVIÁRIAS EM 2020

No início do ano, o cronograma da pasta contava com o leilão de 40 empreendimentos supervisionados pelo ministério e quatro prorrogações de concessões ferroviárias

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O Ministério da Infraestrutura pretende fechar 2020 com o leilão de 16 ativos e três renovações antecipadas de ferrovias. No início do ano, o cronograma da pasta contava com o leilão de 40 empreendimentos supervisionados pelo ministério e quatro prorrogações de concessões ferroviárias. Durante balanço divulgado nesta quinta-feira, 2, o ministro Tarcísio de Freitas minimizou a redução no número de certames e afirmou que atualmente o Tribunal de Contas da União (TCU) analisa 39 ativos que serão licitados, o que representa cerca de R\$ 36 bilhões de investimento em projetos.

"Muita gente me perguntava o seguinte, a pandemia afetou em cheio o cronograma de leilão, vão continuar fazendo? Vamos. Vocês tinham dito que iriam licitar 44 projetos no ano de 2020, como fica isso agora, vai ter uma redução drástica... Aí eu quero informar que ontem nós protocolamos no tribunal de contas o projeto de 22 aeroportos, e hoje nós temos 39 ativos em análise no TCU, e representa 36 bilhões de investimento", afirmou.

Apesar de os estudos da 6ª rodada de concessões aeroportuárias terem sido protocolados nesta quarta-feira no Tribunal de Contas da União (TCU), o leilão que estava previsto para ocorrer esse ano agora só será realizado em março de 2021. Como a rodada é responsável por transferir à iniciativa privada 22 dos 44 ativos contabilizados pelo ministério no início do ano, o adiamento afetou bruscamente o número de leilões da pasta para 2020.

Dos 16 leilões previstos para o ano, grande parte é de arrendamentos portuários. São 11 para programados para os próximos meses, sendo que o arrendamento do cais pesqueiro no Porto de Fortaleza foi realizado no primeiro semestre. Do setor de rodovias, como já havia mostrado o Broadcast, o número de leilões em 2020 caiu de sete para três: o da BR-101 ocorreu no início do ano, e há previsão de executar o da BR-153/080/414, entre Goiás e Tocantins, e da BR-163/230, entre Mato Grosso e Pará, ainda neste ano.

Já no setor de ferrovias, o governo manteve para 2020 a previsão de leiloar a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, entre Ilhéus/Ba e Caetitê/BA. A Ferrogrão, no entanto, deve ficar para 2021. Nas renovações antecipadas, o ministério ainda conta fechar os aditivos da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória-Minas, ambas operadas pela Vale. No primeiro semestre foi assinada a prorrogação da Malha Paulista, concedida à Rumo. Já a renovação da MRS não consta nas previsões de 2020 do ministério.

Na divulgação dos números, Freitas voltou a afirmar que os leilões programados para esse ano e para os próximos tem atratividade garantida, já que, segundo ele, as taxas de retorno dos projetos são altas em comparação ao cenário de juros baixos e retração global.

"Os investidores virão, virão. A liquidez não foi embora, investidores estão em atitude de cautela esperando as melhores oportunidades. Estamos no cenário de retração da economia global, e num cenário de taxas de juros muito baixa estamos oferecendo ativos de qualidade que oferecem remunerações que não serão encontrados em nenhum lugar do planeta", disse.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 03/07/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

COSAN DEFINE METAS DE REDUÇÃO DE EMISSÕES DE GÁS CARBÔNICO PARA RAÍZEN E RUMO ATÉ 2030

Ações integram o Relatório de Sustentabilidade de 2019 da companhia, lançado agora com a definição de dez compromissos e metas para todas as empresas do grupo

Por Ivo Ribeiro, Valor — São Paulo 03/07/2020 15h46 Atualizado

O grupo Cosan, um dos maiores conglomerados empresariais do país, divulgou nesta sexta-feira o compromisso de cortar 10% na pegada de carbono do etanol, produzido pela co-controlada Raízen, até 2030, e de 15% nas emissões, medida em tonelada por quilômetro útil na concessionária de ferrovia Rumo, até 2025. As ações integram o Relatório de Sustentabilidade de 2019 da companhia, lançado agora com a definição de dez compromissos e metas para todas as empresas do grupo.

O documento, disse Luís Henrique Guimarães, presidente da Cosan, é resultado de vários anos de trabalho interno sobre esse tema. Essa agenda começou a ser apresentada durante os encontros com investidores, o “Cosan Day”



https://s2.glbimg.com/Q1mpGtWtCMBqO-8wZ6_mA_9JFqY=/540x304/top/smart/https://i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/t/Q/tnBrm1QdyaRzMkqQBgg/screenshot-1.png
— Foto: Reprodução / Facebook Cosan

Ganhou aprimoramentos e dimensão, envolvendo, além de Raízen e Rumo, a empresa de gás canalizado Comgás e a de lubrificantes Moove. Foi aprovado pelo

conselho de administração alguns dias atrás.

Os compromissos vão desde segurança, eficiência energética, diversidade de gêneros no grupo, formas de financiamento atreladas a critérios de sustentabilidade, gestão dos negócios alinhadas com aspectos ambientais, sociais e de governança até redução de emissões de carbono por atividades de suas empresas.

Nesta semana, por exemplo, a Rumo fez a emissão de “green notes” no valor de US\$ 500 milhões, com vencimento em janeiro de 2028. Os recursos serão destinados ao financiamento de novos investimentos dentro do conceito de sustentabilidade e “projetos verdes” nos programas de expansão da malha de ferrovia da empresa no país.

“Não foi da noite para o dia que preparamos e levamos ao mercado essa operação de captação dentro desse conceito. O processo durou cerca de um ano e meio de preparação”, afirmou Paula Kovarsky, chefe do escritório do grupo em Nova York e diretora de relações com investidores da Cosan S.A.

O portfólio de negócios do grupo abrange desde produção e comércio de combustíveis de origem fóssil (refino de petróleo, venda de gasolina e diesel, fabricação de lubrificantes) a combustíveis limpos e renováveis (etanol, energia de biomassa e gás).

Para Guimarães, o ponto crucial é o equilíbrio e o compromisso com a sustentabilidade econômica, ambiental e social de cada negócio. “Para nós, a chave está no ganho de eficiência energética de nossas operações.”

Ele lembra que a Rumo, ao gastar menos combustível, além do ganho econômico, gera menos emissões de carbono. E, à medida que amplia suas operações — com novas linhas férreas e fortemente focada no transporte de grãos —, substitui milhares de caminhões nas estradas, movidos a diesel. Um caminhão, disse ele, tem emissão quatro vezes superior do que as locomotivas de um trem de 120 vagões.

Kovarsky nota que o olhar do mercado investidor em negócios sustentáveis vem ganhando força. O movimento começou pela Europa, chegou aos Estados Unidos e agora também no Brasil. “Há mais de 18 meses viemos trabalhando para definir um programa de metas mais robusto para as empresas e gerar um relatório abrangente”, disse.

Para o presidente da Cosan, o ponto-chave está em balancear a sustentabilidade econômica de cada negócio com responsabilidade social e ambiental. E que, no Brasil, com sua ampla matriz energética, isso se torna mais fácil de alcançar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 03/07/2020

INSPEÇÕES NA CHINA DEVEM ATRASAR FLUXO NOS PORTOS

Contêineres levarão mais tempo para voltar ao exportador

Por Luiz Henrique Mendes — De São Paulo 03/07/2020 05h01 Atualizado há 7 horas



[https://s2.glbimg.com/iWh39IM5iddGp7TwdmcLFjuPx1k=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/x/S/iASZYDQrShSKCsznzs8w/foto03agr-101-maersk-b10.jpg](https://s2.glbimg.com/iWh39IM5iddGp7TwdmcLFjuPx1k=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/x/S/iASZYDQrShSKCsznzs8w/foto03agr-101-maersk-b10.jpg)

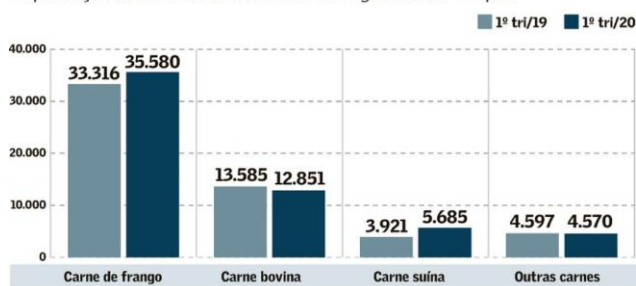
Porto de Santos, no litoral paulista, é um dos principais polos para o escoamento de carnes brasileiras para o exterior — Foto: Divulgação

O controle reforçado implementado pela China sobre os alimentos importados para tentar evitar uma segunda onda de contágio por covid19 deve atrasar o processo logístico. Os navios que deixam os portos brasileiros com as cargas de carnes em direção ao gigante asiático vão demorar mais para voltar. Essa é a avaliação do brasileiro Jean Stoll, chefe global de proteínas e lácteos da Maersk, maior empresa de transporte marítimo do mundo.

“O grande risco é que [os contêineres] fiquem mais tempo na mão dos clientes. Não por vontade própria. Um contêiner indo para a China sofria inspeções randômicas e estão falando em inspecionar muito mais para detectar que não há contaminação”, disse o executivo.

Carga refrigerada

Exportação brasileira de contêiner refrigerado de 40 pés



Fonte: Dataliner

[https://s2.glbimg.com/e4uvq9faLvXh11lxJ6lOsvxvHGo=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/P/1/WiOCbeRWAnfpeVI7xwUA/arte03agr-102-maersk-b10.jpg](https://s2.glbimg.com/e4uvq9faLvXh11lxJ6lOsvxvHGo=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/P/1/WiOCbeRWAnfpeVI7xwUA/arte03agr-102-maersk-b10.jpg)

Vale lembrar que, antes do maior rigor chinês - o aumento das inspeções entrou em vigor nas últimas semanas -, a pandemia já havia aumentado o tempo de transporte. Em tempos normais, o contêiner ficava 13 dias com o exportador até embarque do navio. Atualmente, esse prazo passou para 17 a 20 dias. Também houve casos de contêineres carregados esperando 30 dias o adiantamento de importadores.

O executivo da Maersk não citou os casos específicos, mas os exportadores brasileiros de carnes aumentaram as exigências de adiantamento após sofrerem com uma onda de renegociação de contratos deflagrada pelos importadores chineses quando cargas estavam no mar, como o Valor já informou.

Além disso, o tempo em que o contêiner fica no país de destino - em processos como inspeção sanitária - também já havia aumentado, chegando a dobrar. O prazo, que era de três a cinco dias, agora é 10 dias, e tende a aumentar com as inspeções adicionais realizadas pelos chineses.

Com o aumento do prazo tanto na origem da carga quanto no país de destino, a produtividade é afetada. O tempo no qual o contêiner é utilizado para outros fins que não o seu objetivo de transportar aumenta em 25%. “O contêiner está sendo utilizado como armazém”, resumiu o executivo.

Apesar de aumentar a complexidade da operação dos armadores marítimos, a situação parece mais controlada do que em fevereiro, auge da pandemia na China. Naquele momento, os portos chineses entraram em colapso. Como as mercadorias não saíam dos portos do país asiático - em parte por causa da parada no transporte rodoviário -, faltaram tomadas para manter a refrigeração desses contêineres.

Nesse cenário, os armadores tiveram de ficar com as cargas no navio ou redirecioná-las a outros portos da Ásia, como Cingapura e Vietnã. No Brasil e em outros grandes países produtores de carnes, alguns exportadores, especialmente de carne bovina, chegaram a sofrer com a falta de contêineres.

De maneira geral, a situação foi contornada, de acordo com o executivo. “A Maersk honrou os contratos. Em fevereiro, que foi o mais calamitoso, arrendamos navio para atender contêineres, mas o contratos foram honrados”, disse o chefe de proteínas e lácteos da armadora, que transporta cerca de um terço dos contêineres refrigerados no mundo.

Segundo Stoll, o que existe é uma reclamação dos exportadores não porque os contratos com os armadores deixaram de ser cumpridos, mas porque o volume de exportação - sobretudo da China - cresceu, e alguns exportadores venderam um volume além do contratado. Com o colapso dos portos chineses, isso virou um problema. Mas esse cenário não deve se repetir, sinalizou ele.

De fato, o volume de carne transportada vem crescendo, puxado pela demanda da China para suprir a escassez provocada pela epidemia de peste suína africana que afetou severamente o plantel do país, maior produtor e consumidor de carne suína do mundo.

Segundo dados da Dataliner fornecidos pela Maersk, as exportações brasileiras de contêineres refrigerados com carne de frango aumentaram 6,8% no primeiro trimestre, chegando a quase 35,6 mil unidades de 40 pés - em média, 27 toneladas do produto em cada contêiner. No caso da carne suína, o crescimento foi de quase 45%, para 5,6 mil contêineres.

Por outro lado, os dados indicam que exportações de contêineres refrigerados com carne bovina caíram 5,4% no período, para 12,8 mil, embora os números da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) registrem aumento da 2% no volume exportado no primeiro trimestre. Segundo Stoll, diferenças de metodologia podem provocar a divergência. No entanto, frisou, os dados de abril e maio de movimento de contêineres mostram que a exportação brasileira de carne bovina está aquecida - e batendo recorde.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 03/07/2020

REAÇÃO À CRISE SURPREENDE E ANIMA MERCADO

Para Morgan Stanley, demanda por risco viabiliza retomada
Por Maria Luíza Filgueiras — De São Paulo 03/07/2020 05h01 Atualizado há 11 horas



[https://s2.glbimg.com/CixMG6ecRdkW3fNYIqolXVyF5mM=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2c_aee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/X/Q/AUqyeBSfODUJFYIBvZHA/foto03fin-101-morgan-c1.jpg](https://s2.glbimg.com/CixMG6ecRdkW3fNYIqolXVyF5mM=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2c_aee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/X/Q/AUqyeBSfODUJFYIBvZHA/foto03fin-101-morgan-c1.jpg)

Zema, presidente do Morgan Stanley: atividade no mercado de capitais começa a voltar depois do rali após pior fase da crise — Foto: Sílvia Zamboni/Valor

Um ajuste entre expectativa e realidade está viabilizando uma retomada mais rápida do mercado de capitais brasileiro, na avaliação do banco Morgan Stanley. Sem quebra de empresas, com liquidez global e taxa de juros local em patamar mínimo histórico, o entendimento de muitos investidores e empresas clientes do banco é de que o Brasil ficou até barato. “Saímos do céu no início do ano para o inferno em maio. Mas, depois de um rali, a atividade está voltando”, diz Alessandro Zema, presidente do Morgan Stanley no país.

Ele destaca que nunca houve uma injeção de liquidez do tamanho da que os bancos centrais estão fazendo nessa crise, combinada ainda com cenário de juros baixos. No Brasil, isso fez com que o comportamento do investidor surpreendesse, sem a corrida a resgates como era esperado pelos gestores, e com contínua migração para renda variável.

Sem quebra de empresas, com liquidez global e juro local nas mínimas, Brasil volta a ser atrativo

“A dinâmica que estamos vendo é de ajuste entre o que era a expectativa e o que está sendo a realidade. A premissa que os investidores tinham para o segundo trimestre e, como consequência para o segundo semestre, eram bastante catastróficas, com segmentos de negócio desaparecendo, empresas quebrando”, diz Eduardo Mendez, chefe de emissão de ações (ECM) do banco. “Mas houve uma mudança no padrão de consumo, as companhias foram ágeis em tomar dinheiro, acessando as linhas de crédito rotativo ou mesmo emissões de dívida e agora de ações, e tem dinheiro disponível para financiá-las. Depois do susto e da alta volatilidade, o investidor entendeu que a covid-19 não destrói valor das companhias a longo prazo.

Nos cálculos do banco, a saída dos investidores estrangeiros também não foi tão extrema como apontam algumas análises de mercado. “Nas contas da bolsa, saíram R\$ 76 bilhões de recursos de estrangeiros, que é uma medida no mercado secundário por CNPJ, sem levar em conta alocações em ofertas de ações”, diz Mendez.

“Adicionalmente, tem o fluxo de arbitragem de índice contra a mesma cesta de ações.” Ele explica que essa conta se refere à mudança de posição nas estratégias de “cash and carry” de instituições estrangeiras, que estavam vendidos em índice futuro de Ibovespa no início do ano e comprados na cesta de ações para hedge. Em março, com a mudança de cenário, essa estratégia se alterou com a venda da cesta de ações no secundário e compra de índice futuro. Com essas considerações, o banco diz que a saída de estrangeiros ficaria em R\$ 10 bilhões.

Com isso, ele acredita que os estrangeiros serão compradores no mercado primário, dividindo meio a meio com o investidor local o apetite por ofertas iniciais e subsequentes (IPOs e follow-ons) na B3. Isso poderá ser visto neste segundo semestre, uma vez que a maioria das ofertas que estavam previstas para o segundo trimestre voltou a ter andamento.

Os executivos destacam que um parâmetro usado por bancos e empresas é o índice de volatilidade Vix. Apesar de ser uma métrica americana, ele serve de referência global para aversão ou apetite a risco. No início da pandemia, o Vix disparou - mas já caiu de 80 para a casa dos 27 pontos. Quando o índice de volatilidade fica em torno de 20 a 25 pontos, as empresas e bancos sentem mais segurança para lançar uma série de operações no mercado. “É nessa faixa do índice que há mais emissões. Se continuar na mesma velocidade de recuperação, pode estar nesse patamar lá para setembro e outubro, quando deve sair boa parte das ofertas”, diz Zema.

A dinâmica da taxa de juros local é importante nisso, não só por estimular a demanda por ativos de risco, mas também porque torna o desconto na projeção de preços menor, quando trazido a valor presente. “A empresa consegue, dessa forma, justificar um preço melhor por ação mesmo descontando resultado futuro”, explica Zema.

As empresas também têm buscado formas de tentar neutralizar o referencial do segundo trimestre, que foi ruim de forma geral, tomando como média desempenho de períodos anteriores. “O investidor já está descontando no preço o período que virá de recuperação e, nessa lógica, o Brasil está relativamente barato.”

Mas a avaliação é que os ativos no Brasil podem se beneficiar dos bons ventos internacionais, mais até do que da dinâmica local. A visão do Morgan Stanley é de uma recuperação global da economia em “V”, uma avaliação otimista de retomada rápida com retração de 3,8% este ano e crescimento de 6,1% no ano que vem.

No Brasil, no entanto, o processo será bem mais gradual. Zema destaca que, no cenário pré-covid, a previsão era de crescimento de 2% do PIB; o risco país medido pelo Credit Default Swap (CDS) estava perto da mínima, em 150 pontos-base; a relação entre dívida e PIB estava em 77% e o Ibovespa, em 120 mil pontos.

O cenário pós-covid é de uma queda entre 5% e 7% do PIB, esforço fiscal deixado de lado temporariamente, dívida em relação ao PIB acima de 90%. O custo do CDS chegou a 400 pontos no início de maio e hoje está em torno de 280. Até meados de maio, o Brasil tinha a pior performance de bolsa do mundo e o real ainda é a pior moeda em termos de desempenho global.

“A bolsa está se recuperando, e este ano os investidores estão dando uma espécie de ‘waver’ ao país em relação à questão fiscal. Todo mundo entende que não dá para focar nisso agora, mas que é crucial retomar esse processo para o ano que vem”, diz o presidente do Morgan Stanley.

Com o ritmo diferente de retomada entre mundo e Brasil, o banco acredita que a realocação de portfólios também tende a crescer. “Muitos investidores locais vão olhar mais para opções fora do país, inclusive fundos de pensão, que já estão alterando seus estatutos para viabilizar isso”, diz Zema. Por conta disso, o Morgan Stanley trouxe Alexandre Pinelli, que era diretor no concorrente UBS. Como diretor de novos negócios, ele vai focar nos clientes brasileiros que querem ter acesso à plataforma global do banco.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 03/07/2020*

FT: RIO TINTO REDUZ ESTIMATIVA DE RESERVAS EM PROJETO GIGANTESCO NA MONGÓLIA

A mineradora reduziu a estimativa de reservas de cobre no projeto Oyu Tolgoi em 15% e as de ouro em 17%, ao levar em conta problemas de estabilidade no depósito

Por Neil Hume, Financial Times 03/07/2020 14h05 Atualizado

A Rio Tinto reduziu a estimativa do volume de ouro e cobre que poderá extrair em seu gigantesco projeto subterrâneo no deserto de Gobi, na Mongólia, no mais novo contratempo do empreendimento de US\$ 6,8 bilhões.

Em uma atualização do estudo de viabilidade, a Rio Tinto reduziu a estimativa de reservas de cobre no projeto Oyu Tolgoi em 15% e as de ouro em 17%, ao levar em conta problemas de estabilidade no depósito que já haviam sido informados.

A mudança significa que a produção deverá ser menor do que a prevista e que a vida da mina também poderá ser mais curta.

As novas estimativas chegam dias depois de a Rio Tinto ter anunciado uma remodelação em sua equipe sênior de liderança e informado que o executivo encarregado pelo desenvolvimento do projeto, Steve McIntosh, chefe de crescimento e inovação da mineradora, se aposentará neste ano.

A redução aumenta a pressão sobre o executivo-chefe da Rio Tinto, Jean-Sébastien Jacques, que está sob fogo cerrado depois de uma série de erros que resultaram na destruição de dois locais aborígenes sagrados na Austrália Ocidental para permitir a expansão de uma mina contra a vontade dos “donos tradicionais” das terras, como se costuma referir no país às comunidades indígenas.

A expansão da mina subterrânea de Oyu Tolgoi é o projeto mais importante da Rio Tinto atualmente. Quando concluído, tornará a mina uma das maiores fontes de cobre do mundo, produzindo mais de 500 mil toneladas. Já há uma mina a céu aberto no local produzindo o metal de alta demanda industrial, que é usado para fabricar desde carros a aparelhos de ar-condicionado.

Acidentes de percurso

O projeto subterrâneo, intimamente ligado a Jaques desde a época em que o executivo comandava as operações de cobre da Rio Tinto, foi assolado por problemas de atrasos, investigações, estouro no orçamento e pressões governamentais.

Sua estrutura de controle é complexa. Embora a Rio Tinto seja a operadora direta do projeto, a mineradora não tem participação acionária direta. O projeto tem 66% do capital pertencente à Turquoise Hill Resources (que tem ações negociadas em Toronto e na qual a Rio Tinto tem participação controladora de 50,8%) e 34% pertencente ao governo da Mongólia.

Em julho de 2019, a Rio Tinto informou que Oyu Tolgoi deveria ter uma produção sustentável entre maio de 2022 e junho de 2023 (até 30 meses de atraso em relação à previsão inicial) e um custo adicional entre US\$ 1,2 bilhão e US\$ 1,9 bilhão.

Os problemas foram atribuídos às condições difíceis do terreno, que obrigaram a uma revisão do projeto e do cronograma original de desenvolvimento. O estudo de viabilidade atualizado, que é exigido pela lei mongol, reflete os resultados dessa revisão.

A Rio Tinto planeja usar a técnica chamada de lavra por abatimento em blocos para extrair o cobre e enviá-lo à superfície em Oyu Tolgoi. Embora tecnicamente difícil, o método é considerado um dos mais eficientes em termos de custo para extrair minério subterrâneo.

O método consiste em fazer com que as rochas frágeis e fraturadas desmoronem sob a pressão da gravidade para a posterior extração. Pelo plano original, dois gigantes pilares de rocha deveriam ser minerados. Agora, continuarão no lugar, em nome da “estabilidade geotécnica”, embora a Rio Tinto tenha esperanças de que o material contido nesses pilares venha a ser “recuperável num estágio posterior, após [a conclusão de] estudos adicionais atualmente em andamento”.

“Os anúncios de hoje [sexta-feira] indicam uma erosão adicional da lógica econômica de Oyu Tolgoi”, segundo analistas do Morgan Stanley.

A Rio Tinto destacou que as estimativas do projeto estão sujeitas a “atrasos adicionais no cronograma ou a aumentos nos custos de capital decorrentes dos efeitos” da pandemia da covid-19.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 03/07/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COM FOCO NO MERCADO AQUAVIÁRIO, EMPRESA LANÇA SOLUÇÃO PARA COMBATE E PREVENÇÃO À COVID-19

Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 03/07/2020 - 16:47

Sanitizador atua na prevenção de doenças infectocontagiosas em áreas como zonas alfandegadas dos portos e terminais

Os portos e terminais vêm implementando diversas soluções e criando rotinas em atendimento aos requisitos para barrar a disseminação do novo coronavírus. O serviço de higienização das instalações portuárias, incluindo os diversos tipos de embarcações atracadas nos portos, é uma das ações recomendadas.

Para atender a demanda dos setores portuário e marítimo ao combate à proliferação da Covid-19, a empresa de consultoria ambiental Continental Ambiental se une com a tradicional fabricante de produtos químicos Nano4you e lança o Sanitizador Aeroportuário Profissional - SAP. A Nano4you é a primeira empresa do país a ter a licença de exportação do produto, que é reconhecido internacionalmente. Em junho, a empresa iniciou a exportação para oito países na América Latina.

O serviço de higienização e sanitização atua na prevenção e no controle de doenças infectocontagiosas em áreas de alto risco de contágio, especialmente em zonas alfandegadas dos portos públicos, além de embarcações de apoio offshore, portuário, longo curso e cabotagem.

A higienização entre os colaboradores, usuários dos portos e da tripulação das embarcações é feita através de uma cabine de descontaminação projetada pela empresa de arquitetura Icasa.

O diretor comercial da Continental Ambiental, Joselito Lima, ressalta a experiência dos dez anos no mercado portuário somado à tecnologia na fabricação de produtos químicos da Nano4you. Esta empresa fabrica produtos e soluções que utiliza a tecnologia das nanopartículas, extratos orgânicos, vegetais e ecológicos em suas composições, com alta eficácia no combate do vírus, seja em superfícies ou vestimentas.

O S.A.P. PRO pode ser utilizado em qualquer área ou superfície sem precisar de isolamento — é isento de cloro, sem cheiro e de PH NEUTRO.

De acordo com Fabiano Polak, diretor científico da Nano4you, a fórmula única e exclusiva é composta de um bactericida de última geração combinada com nanopartículas de SIO₂, que possibilita a ação do tensoativo, o principal responsável pela destruição da estrutura viral do Covid-19.

O laudo microbiológico confirma que, em apenas 30 segundos, o SAP elimina comprovadamente 99,99% de vírus e bactérias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2020

FMM DESTINA R\$ 695 MILHÕES PARA NOVOS PROJETOS E APROVA ORÇAMENTO PARA 2021

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 03/07/2020 - 13:11



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/191008-enseada-divulgacao.jpg>

Arquivo/Divulgação

R\$ 62,6 milhões foram priorizados para projetos que já tinham sido aprovados pelo conselho e obtiveram novo prazo para contratação do financiamento.

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou o repasse de R\$ 757,2 milhões para projetos destinados ao setor naval. A maior parte, R\$ 694,6 milhões, corresponde a projetos novos destinados a reparos e construção de embarcações de apoio portuário, apoio marítimo e cabotagem. Os demais R\$ 62,6 milhões foram para projetos que já tinham sido aprovados pelo conselho e obtiveram novo prazo para contratação do financiamento com recursos do fundo. Houve ainda a alteração de estaleiros de projetos já priorizados. O conselho também aprovou o orçamento do FMM para 2021, no montante de R\$ 6,8 bilhões. A decisão foi aprovada durante a 44ª reunião ordinária do CDFMM, que ocorreu na última quinta-feira (2), por videoconferência.

Na ocasião, o CDFMM concedeu prioridade para dois porta-contêineres para a Petrocity Portos, no valor de R\$ 308,6 milhões, previstos para construção no Estaleiro Enseada (BA). O conselho também priorizou R\$ 127,5 milhões para construção de dois barcos de apoio marítimo — um SDSV (apoio a mergulho raso) e um RSV (embarcação equipada com robôs), para a Oceânica Engenharia e Consultoria, a ser construído no estaleiro Arpoador (SP). Também foram aprovadas novas prioridades para a manutenção e reparo de 29 rebocadores da Wilson Sons, a ser executado no estaleiro do grupo, no Guarujá (SP), no valor total de R\$ 131 milhões. Outros R\$ 125,5 milhões foram priorizados para reparo com docagem de 14 embarcações da CBO: são cinco PSVs (transporte de suprimentos), cinco AHTS (manuseio de âncoras), dois OSRVs (combate a derramamento de óleo) e dois RSVs a serem reparados no estaleiro Aliança (RJ).

Entre os projetos reapresentados, está uma suplementação de R\$ 56,8 milhões para projeto de construção de um estaleiro para a empresa Oxnaval (RS), em Pelotas (RS). Também foi reapresentada a suplementação de recursos para a construção de um dique flutuante do estaleiro Navship (SC), no valor de R\$ 5,8 milhões. O conselho também alterou o estaleiro previsto para a manutenção e reparo de quatro rebocadores. A demanda, que estava prevista para o estaleiro Wilson Sons, passou para os estaleiros Bertolini (PA), Eram (AM) e Vard Promar (PE). Já uma prioridade para modernização de um rebocador passou do estaleiro Camorim (RJ) para a Wilson Sons Estaleiros (SP).

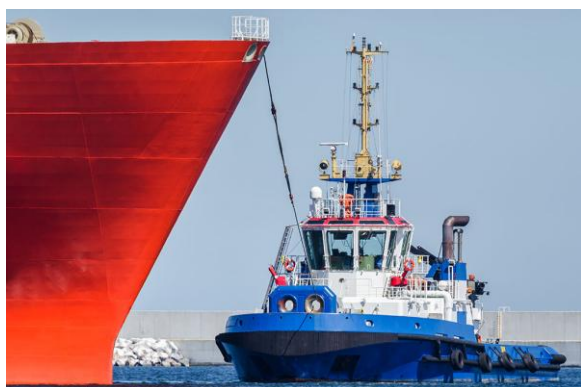
O FMM pode financiar até 90% do valor dos projetos. O percentual de financiamento depende do conteúdo nacional e do tipo de embarcação, conforme a resolução 3828/2009 do Conselho Monetário Nacional (CMN). O prazo estabelecido é de 450 dias para a contratação do financiamento, no caso de novos projetos, e de 180 dias, no caso de projetos reapresentados por não contratação da prioridade original. O prazo para os interessados apresentarem projetos buscando a obtenção de prioridade de financiamento com recursos do fundo é até 28 de setembro de 2020.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2020

SINDIPORTO CRIOU GABINETE DE GESTÃO DE CRISE PARA COMBATER CORONAVÍRUS

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 02/07/2020 - 20:55



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200410-711-rebocador-apoio-portuario.jpg>

Arquivo

Gabinete visa o reordenamento logístico e o controle da entrada do vírus pelos navios.

Com o objetivo de conter a disseminação do novo coronavírus no setor de apoio portuário, o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Tráfego Portuário (Sindiporto Brasil) criou, logo no início da pandemia no país, um Gabinete de Gestão de

Crise. Segundo o presidente do sindicato, Luiz Felipe Gouvêa, a proposta do gabinete foi a adoção das boas práticas sanitárias entre as empresas associadas. A informação foi dada durante segunda Live realizada pela Revista Portos e Navios, sobre Ações do Apoio Portuário na Pandemia, nesta quinta-feira (02).

Gouvêa explicou que a adaptação das associadas ao novo contexto ocorreu de forma muito rápida, com a absorção imediata das primeiras recomendações sanitária da Organização Mundial de Saúde (OMS) e, em um segundo momento, do Ministério da Saúde. Ela afirmou que o constante diálogo com clientes e fornecedores, em sua grande maioria estrangeiras, possibilitou que as associadas criassem rapidamente o Gabinete de Gestão de Crise. De acordo com ele, o gabinete é representado por sete associados que passaram a se reunir três vezes na semana para deliberar sobre as medidas que seriam adotadas pelo setor.

No primeiro momento, o foco do gabinete estava direcionado às questões de ordem logística. O desafio era aplicar o reordenamento logístico, como fazer a adequação dos escritórios, a análise sobre o faturamento. Gouvêa afirmou que para colocar esses ajustes em práticas, as equipes de tecnologia e contabilidade passaram a trocar ideias sobre qual seria a melhor forma de fazer essa nova organização. O segundo foco foi sobre as questões de mitigação e controle de entrada do vírus a bordo das embarcações.

Paralelamente a essas ações, as empresas associadas desenvolveram seus próprios programas de comunicação. Segundo ele, algumas utilizaram o e-mail para transmitir as orientações entre os trabalhadores, outros adotaram a comunicação por vídeo, entre outros procedimentos. “O fato é que todas estiveram muito preocupadas em estarem presentes o tempo inteiro, atualizando as tripulações real time a respeito das melhores práticas sanitárias”, disse.

Gouvêa afirmou ainda que a maioria das empresas estabeleceu um protocolo sobre o que deve ser feito caso o tripulante apresente os sintomas da doença. Como exemplo ele citou que um dos associados fez a contratação de um médico do trabalho que realiza atendimento à distância. E com base em um exame clínico ele faz uma triagem e define quem deve permanecer a bordo por sete dias em quarentena. A depender do quadro, o tripulante é retirado e encaminhado a um atendimento em terra. Além disso, será feito o acompanhamento dos demais tripulantes.

Segundo ele, outra atitude adotada por todas as empresas, e que tem sido muito importante para o combate da pandemia, foi a realização dos procedimentos de descontaminação das embarcações. Ele destacou que uma das associadas fez também treinamento com a equipe da área de segurança, que passou a realizar diariamente o procedimento de descontaminação.

Todas as medidas tomadas pelo sindicato foram comunicadas à Marinha do Brasil e até mesmo para o Ministério da Infraestrutura. Conforme afirmou Gouvêa, o sindicato informou também a essas instâncias a possibilidade de estender essas ações por um longo prazo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2020

NORMA SOBRE AIR VIRÁ APÓS ANÁLISE PROFUNDA DO DECRETO PRESIDENCIAL, DIZ ANTAQ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 02/07/2020 - 19:58

Audiência pública sobre análises de impacto ambiental (AIR) e de avaliação de resultado regulatório (ARR) foi realizada em junho.

O governo federal publicou, na última terça-feira (30/06), o decreto presidencial 10.411/2020, que regulamenta a Análise de Impacto Regulatório (AIR). O texto estabelece, entre outros pontos, que a edição, alteração ou revogação de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional será precedida desse dispositivo AIR. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) afirmou que ainda não há previsão de publicação da norma sobre a AIR e a análise de avaliação de resultado regulatório (ARR), cuja audiência pública foi realizado no último dia 18 de junho.

Na ocasião, a Antaq colheu contribuições, subsídios e sugestões para proposta de resolução normativa que dispõe sobre a realização dessas análises. “Não tivemos oportunidade de verificar as contribuições”, informou a agência à Portos e Navios. A Antaq acrescentou que o decreto não afetará as diretrizes que vinham sendo pré-estabelecidas nas minutas, mas sim um ou outro procedimento. “Temos que analisar ainda com profundidade o decreto. Lembrando que a equipe da Antaq participou ativamente da elaboração da minuta do decreto”, ressaltou. De acordo com a agência, ainda não é possível afirmar com precisão em quais aspectos do decreto a norma da Antaq sobre a matéria vai precisar se adequar.

O decreto se aplica aos órgãos e às entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional na proposição de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, conforme suas competências. O texto vale às propostas de atos normativos formuladas por colegiados por meio do órgão ou da entidade encarregado de lhe prestar apoio administrativo, porém não se aplica às propostas de edição de decreto ou aos atos normativos a serem submetidos ao Congresso. O decreto entrou em vigor na data de sua publicação e produz efeitos para as agências reguladoras a partir de 15 de abril de 2021.

A AIR poderá ser dispensada, desde que haja decisão fundamentada do órgão ou da entidade competente, em casos de urgência; de ato normativo considerado de baixo impacto; ou de outras situações, como normativo que vise a manter a convergência a padrões internacionais. Quando houver dispensa de AIR, será elaborada nota técnica ou documento equivalente que fundamente a proposta de edição ou de alteração do ato normativo. Nessa hipótese, em razão de urgência, a nota técnica ou o documento equivalente deverá, obrigatoriamente, identificar o problema regulatório que se pretende solucionar e os objetivos que se pretende alcançar, de modo a

subsidiar a elaboração da ARR. A nota técnica ou o documento equivalente serão disponibilizados no site do órgão ou da entidade competente, conforme definido nas normas próprias.

Os atos normativos cuja AIR tenha sido dispensada em razão de urgência serão objeto de ARR no prazo de três anos, contado da data de sua entrada em vigor. Pelo decreto, os órgãos e as entidades implementarão estratégias para integrar a ARR à atividade de elaboração normativa com vistas a, de forma isolada ou em conjunto, proceder à verificação dos efeitos obtidos pelos atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados. A ARR poderá ter caráter temático e ser realizada apenas quanto a partes específicas de um ou mais atos normativos. A escolha dos atos normativos que integrarão a agenda de ARR seguirão critérios como a ampla repercussão na economia ou no país; existência de problemas decorrentes da aplicação do referido ato normativo; impacto significativo em organizações ou grupos específicos; tratamento de matéria relevante para a agenda estratégica do órgão; ou vigência há, no mínimo, cinco anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2020

DOCAS DO RIO CRIA FORÇA TAREFA PARA PLANO DE RETORNO SEGURO AO TRABALHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/11/-0001 - 20:53

A Diretoria Executiva da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) criou uma força tarefa de combate à crise da Covid-19, que está responsável pela execução do plano de retorno seguro ao trabalho. O trabalho da força tarefa inclui o detalhamento das medidas e, se necessário, o ajuste das ações previstas para o retorno ao trabalho presencial dos empregados que estão em teletrabalho ou licença remunerada.

A data de início desse retorno seguro será proposta pela força tarefa à diretoria com base no planejamento das ações preparatórias.

O plano de retorno seguro ao trabalho prevê ações de prevenção, controle e mitigação dos riscos de contaminação nos ambientes de trabalho, considerando que todo o quadro de pessoal estará trabalhando presencialmente.

A força tarefa, que vem se reunindo semanalmente por videoconferência, está sendo conduzida pela Diretoria de Relações com o Mercado e Planejamento (DIRMEP). Além da DIRMEP, fazem parte do grupo representantes dos portos e das áreas de Segurança e Saúde no Trabalho, Benefícios, Comunicação, Gestão de Riscos e Compliance e Guarda Portuária.

Entre as medidas, destaca-se o teste sorológico IgG/IgM COVID-19 para todos os empregados e colaboradores da CDRJ, visando mapear a circulação do vírus e identificar quem já está imunizado. Outra ação importante diz respeito à sanitização e desinfecção dos ambientes, que passará a ser realizada com Quaternário de Amônia de 5ª Geração, que age contra fungos, bactérias, vírus, entre outros microrganismos.

Além das recomendações para prevenção contra o vírus, que já vêm sendo divulgadas no âmbito da companhia, como uso de máscara e álcool em gel, distanciamento, lavagem frequente das mãos com água e sabão, entre outras, o plano prevê protocolos para o uso de áreas comuns. Portanto, haverá procedimentos obrigatórios nas salas de trabalho e reunião, copas, banheiros e no hall de entrada dos prédios, para uso de catracas, elevadores e escadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2020



PORTO DE IMBITUBA BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO MENSAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/11/-0001 - 20:53

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200702-porto-de-imituba-cais-navio-porteiner-container.jpg>

O livro de recordes do Porto de Imbituba acaba de ser atualizado. A marca de 602.370 toneladas movimentadas no mês de junho torna-se o maior volume mensal que se tem registro na história do porto organizado, administrado pela empresa pública SCPAR Porto de Imbituba. Com esse resultado, o porto supera o recorde alcançado em março do ano passado, de 592.641 toneladas. Em relação a junho de 2019, quando foram movimentadas 542.595 toneladas, houve crescimento de 11% na movimentação mensal.

Ao longo do último mês, o porto atendeu 21 navios para operação de diversas cargas, principalmente soja, minério de ferro, coque, contêineres e milho. Também passaram pelo Porto de Imbituba: celulose, comidas em big bags, equipamentos eólicos, fertilizantes, soda cáustica e salitre. Destaque também para o embarque de 119,7 mil toneladas de granel sólido em um único navio, concluído no Porto de Imbituba também em junho, o maior da história de Santa Catarina.

Desde o início do ano, 96 navios atracaram nos três cais do porto, totalizando mais de 2,6 milhões de toneladas movimentadas até o momento. "A expectativa é de movimentação intensa no porto para os próximos meses", salienta Aristeu Cavalca, gerente de operações da Autoridade Portuária. Nesse ritmo, a expectativa é positiva para que um novo recorde anual seja conquistado, fechando o ano com aproximadamente 6 milhões de toneladas movimentadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2020

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO CAI EM MAIO DEVIDO AOS EFEITOS DA PANDEMIA DO COVID-19

Da Redação OFFSHORE 29/11/0001 - 20:53

No mês de maio, a produção nacional foi de 3,485 MMboe/d (milhões de barris de óleo equivalente por dia), sendo 2,765 MMbbl/d (milhões de barris por dia) de petróleo e 114 MMm³/d (milhões de m³ por dia) de gás natural.

A produção de petróleo foi reduzida em 6,5% se comparada com o mês anterior e aumentou 1,3% na comparação com maio de 2019. Em relação à produção de gás natural, houve redução de 7,8% na comparação com abril e de 3% na comparação com o mesmo mês do ano anterior. A queda na produção se deve principalmente à parada das FPSOs "Mangaratiba" e "Cidade de Angra dos Reis" e à restrição na produção das plataformas P-67, P-74 e P-76.

Durante o mês de maio, 34 campos tiveram a suas respectivas produções interrompidas temporariamente devido aos efeitos da pandemia da Covid-19, dos quais 16 marítimos e 18 terrestres, e um total de 60 instalações de produção marítimas permaneceram com produção interrompida. No mês de abril, foram 38 campos e 66 instalações com produção interrompida pelo mesmo motivo.

Pré-sal

A produção no Pré-sal em maio foi de 2,363 MMboe/d, o que corresponde a 67,8% do total nacional. Foram produzidos 1,875 MMbbl/d de petróleo e 77,57 MMm³/d de gás natural por meio de 115 poços. Houve redução de 9% em relação ao mês anterior e aumento de 12,2% em relação a maio de 2019.

Aproveitamento do gás natural

Em maio, o aproveitamento de gás natural foi de 97,6%. Foram disponibilizados ao mercado 48,7 MMm³/dia. A queima de gás no mês foi de 2,782 MMm³/d, um aumento de 2,1% se comparada ao mês anterior e uma redução de 43,3% se comparada ao mesmo mês em 2019.

Origem da produção

Neste mês de maio, os campos marítimos produziram 96,5% do petróleo e 86% do gás natural. Os campos operados pela Petrobras foram responsáveis por 94,9% do petróleo e do gás natural produzidos no Brasil. Porém, os campos com participação exclusiva da Petrobras produziram 41,8% do total.

Destaques

O campo de Lula, na Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo e gás natural, registrando 889 Mbbbl/d de petróleo e 39,3 MMm³/d de gás natural.

A plataforma Petrobras 77, produzindo no campo de Búzios por meio de quatro poços a ela interligados, produziu 155,371 Mbbbl/d de petróleo e foi a instalação com maior produção de petróleo.

A instalação FPSO "Cidade de Itaguaí", no campo de Lula, por meio de 7 poços a ela interligados, produziu 7,694 MMm³/d e foi a instalação com maior produção de gás natural.

Estreito, na Bacia Potiguar, teve o maior número de poços produtores terrestres: 1.085. Marlim Sul, na Bacia de Campos, foi o campo marítimo com maior número de poços produtores: 67.

Campos de acumulações marginais

Esses campos produziram 254,8 boe/d, sendo 57,8 bbl/d de petróleo e 31,3 Mm³/d de gás natural. O campo de Iraí, operado pela Petroborn, foi o maior produtor, com 193,9 boe/d.

No mês de maio de 2020, 270 áreas concedidas, duas áreas de cessão onerosa e cinco de partilha, operadas por 34 empresas, foram responsáveis pela produção nacional. Dessas, 58 são marítimas e 212 terrestres, sendo oito relativas a contratos de áreas contendo acumulações marginais. A produção ocorreu em 6.905 poços, sendo 492 marítimos e 6.413 terrestres.

O grau API médio foi de 27,7, sendo 3,2% da produção considerada óleo leve ($\geq 31^\circ$ API), 87,2% óleo médio (≥ 22 API e < 31 API) e 9,6% óleo pesado (< 22 API).

As bacias maduras terrestres (campos/testes de longa duração das bacias do Espírito Santo, Potiguar, Recôncavo, Sergipe e Alagoas) produziram 100,4 Mboe/d, sendo 80,6 mil bbl/d de petróleo e 3,1 MMm³/d de gás natural. Desse total, 85,3 mil boe/d foram produzidos pela Petrobras e 15,1 mil boe/d foram produzidos por concessões não operadas pela Petrobras, dos quais: 327 boe/d em Alagoas, 3.791 boe/d na Bahia, 64 boe/d no Espírito Santo, 10.686 boe/d no Rio Grande do Norte e 203 boe/d em Sergipe.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/07/2020

NOS ÚLTIMOS DEZ ANOS SETOR DE APOIO PORTUÁRIO CONSTRUIU 120 REBOCADORES NO BRASIL

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 02/07/2020 - 19:23



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170110-rebocadores-em-Santos23.jpg>

De acordo com o Sindiporto Brasil, os estaleiros no país vêm construindo rebocadores de classe mundial.

Parte importante das operações nos portos, o segmento de apoio portuário no Brasil construiu nos últimos dez anos 120 rebocadores em estaleiros nacionais. A informação foi dada pelo presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Tráfego Portuário (Sindiporto

Brasil), Luiz Felipe Gouvêa, durante segunda Live realizada pela Revista Portos e Navios, sobre Ações do Apoio Portuário na Pandemia, nesta quinta-feira (02). Além disso, ele informou que recentemente outras 26 construções de rebocadores obtiveram a aprovação da utilização do Fundo da Marinha Mercante (FMM) pelo Conselho Diretor.

Gouvêa destacou que mesmo que o apoio portuário não gere o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), o setor representa um importante tomador de recursos do fundo que são empregados nos estaleiros brasileiros. Segundo ele, são construídos

no Brasil rebocadores de classe mundial, comparáveis aos construídos em países como Turquia e Holanda. “É importante destacar que nós não temos nenhum tipo de restrição para construir rebocadores portuários no país”, frisou. Ele ressaltou ainda que as empresas associadas estejam bem servidas pela capacitação dos estaleiros em construir embarcações de excelência.

Além disso, Gouvêa afirmou que a demanda por construção de rebocadores ainda deva permanecer por alguns anos no país por uma questão “orgânica”. De acordo com ele, ainda existe uma pequena parte da frota que precisa ser atualizada em termos de novas tecnologias. “Em longo prazo e de forma orgânica isso vai acontecer”, disse. Apesar disso, ele pontuou que nos últimos dez anos os rebocadores avançaram muito em modernização no país, até mesmo com uma tecnologia idêntica a rebocadores de portos como o de Roterdã e Hamburgo, por exemplo.

Um dos sistemas de modernização que vêm sendo implementados nas novas embarcações são os sistemas de propulsão azimutal. Segundo Gouvêa, atualmente a frota no Brasil é predominantemente azimutal, com apenas de 15% a 20% de rebocadores convencionais. Porém, segundo ele, a utilização de rebocadores com ou sem esse sistema vai depender da demanda. Desse modo, ele garantiu que um rebocador convencional não é considerado inferior a um azimutal.

Gouvêa afirmou que as associadas do Sindiporto Brasil operam em pelo menos 30 portos no país. No entanto, nem todos os portos têm apresentado uma boa estrutura para atender a frota de rebocadores. “Nós temos tido sucesso em alguns portos e insucesso em outros”, disse. Mas, ele afirmou que recentemente o sindicato conseguiu montar uma boa estrutura de apoio no Porto de Rio Grande (RS), o que possibilitou às empresas o acesso às instalações elétricas, que representa uma das principais demandas do setor nos portos.

Outro aspecto que ele destacou como sendo essencial para garantir uma boa infraestrutura portuária ao segmento é a acomodação adequada aos navios, bem como oferecer serviços de infraestrutura para todos os tipos de embarcações. Sobre este aspecto, ele lembrou que o apoio portuário não esteja restrito apenas aos rebocadores, mas também é composto pelas lanchas que fazem o transporte de tripulantes a bordo, barcas de abastecimento de bunker e abastecimento de água, entre outros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 03/07/2020