

NAVIO MV SEAJoy ENTRA EM QUARENTENA NO PORTO DE SANTOS

O graneleiro, que tem bandeira de Malta, operou no cais do armazém 39, na Ponta da Praia, entre os dias 19 e 21 do mês passado

Por Fernanda Balbino 07.07.20 6h01



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54601:1559829791/Porto-de-Santos.png?f=2x1&\\$p\\$f=9b65be9&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.54601:1559829791/Porto-de-Santos.png?f=2x1&pf=9b65be9&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

O graneleiro, que tem bandeira de Malta, operou no cais do armazém 39, na Ponta da Praia (Divulgação/ Creative Commons)

Um navio está em quarentena no Porto de Santos. O MV Seajoy tem tripulantes contaminados com Covid-19 e deverá ficar no complexo marítimo nos próximos dias. Em paralelo, continuam na cidade três navios de cruzeiros.

De acordo com a Autoridade Portuária de Santos, o graneleiro, que tem bandeira de Malta, operou no cais do armazém 39, na Ponta da Praia, entre os dias 19 e 21 do mês passado.

Nesta data, ele foi deslocado para a Barra de Santos, onde deve permanecer até hoje. A remoção aconteceu após determinação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). O cargueiro está carregado com 63.520 toneladas de soja.

Segundo a autoridade sanitária, inicialmente, dois tripulantes testaram positivo para a doença. Os casos foram confirmados após exames PCR, que são os mais precisos.

Navios de cruzeiro

Quem passa pelas proximidades do Porto de Santos costuma estranhar a presença de navios de cruzeiro na Cidade durante o inverno. Esta é uma das consequências da pandemia de covid-19.

MSC Poesia, MSC Seaview e o MSC Musica permanecem fundeados na Barra. O primeiro atracou no Porto de Santos para reabastecimento neste final de semana. Segundo a Anvisa, atualmente não há casos da doença nessas três embarcações.

De acordo com a autoridade sanitária, a permanência dos navios de passageiros no Porto de Santos é uma decisão da própria armadora. “O MSC Poesia, assim como os outros navios da MSC Cruzeiros que permanecem em Santos durante a paralisação temporária das operações da Companhia em todo o mundo, realiza atracações periodicamente no Porto de Santos para reabastecimento e outros serviços operacionais regulares, bem como para provisões frescas”, destacou a empresa, em nota.

A armadora destaca, ainda, que não há casos de covid-19 a bordo dos navios. “O MSC Poesia, o MSC Seaview e o MSC Musica permanecerão no Brasil até uma definição sobre a retomada das operações. Essa decisão será tomada quando for a hora certa e em linha com os requisitos das autoridades de saúde competentes”.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 07/07/2020

GUARDA PORTUÁRIA DE SANTOS TEM NOVO SUPERINTENDENTE

O cargo será ocupado pelo atual gerente de Operação da GPort, Wagner Pinheiro de Almeida

Da Redação 07.07.20 8h37



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.35388:1551982057/guarda-portuaria.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=5e8e7d4&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.35388:1551982057/guarda-portuaria.JPG?f=2x1&pf=5e8e7d4&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

A mudança no comando da Guarda foi anunciada na noite de segunda-feira (6) (Carlos Nogueira/AT)

A Guarda Portuária (GPort) de Santos terá um novo superintendente a partir desta terça-feira (7). O cargo será ocupado pelo atual gerente de Operação da GPort, Wagner Pinheiro de

Almeida, empregado da Autoridade Portuária de Santos (APS) desde 2005. Segundo a empresa, desde 2004, esta é a primeira vez que a função é desempenhada por um funcionário de carreira da estatal.

A mudança no comando da Guarda foi anunciada pelo presidente da APS, Fernando Biral, no início da noite de segunda (6) para A Tribuna. Segundo ele, o atual superintendente, o oficial da Marinha Luis Fernando Baptistella, decidiu deixar o cargo por “questões pessoais”. E foi indicação do próprio Baptistella que seu sucessor fosse Pinheiro, que, como gerente de Operação, era o substituto natural.

De acordo com Biral, o superintendente tomou a decisão de deixar a APS “há um, dois meses” e vinha preparando Wagner Pinheiro para o cargo.

“Aceitamos a sugestão do Baptistella. Pinheiro tem 15 anos de casa e é gerente da Guarda. Ele tem uma grande capacidade de liderança, tem o respeito da Guarda. Foi escolhido pelo seu potencial”, afirmou o presidente. “Vale destacar que, desde 2004, essa é a primeira vez que um funcionário da casa assume esse posto. Mas essa foi uma escolha técnica. Ele tem ampla capacidade para continuar os projetos que estamos desenvolvendo”, destacou.

A APS pretende investir mais de R\$ 10 milhões, nos próximos 18 meses, para “assegurar o funcionamento pleno do ISPS Code” (a lei antiterrorista para o setor portuário e de navegação) no complexo santista. Estão previstos a substituição de equipamentos e o desenvolvimento de softwares, entre outras ações

,Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 07/07/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL SOBRE LICITAÇÃO DE ÁREA PARA MOVIMENTAR TRIGO NO PORTO DE FORTALEZA

Audiência virtual foi acompanhada por 161 pessoas



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/07/PHOTO-2020-07-06-16-48-56-300x225.jpg>

Pinheiro: Audiências virtuais têm sido muito mais efetivas. Fotos: (capa) Porto de Fortaleza/Divulgação e ANTAQ (interna).

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ realizou nesta segunda-feira (06) audiência pública virtual para debater sobre os documentos técnicos e jurídicos relativos ao certame licitatório do arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de

granéis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos, localizado no Porto de Fortaleza/CE. A matéria encontra-se em consulta pública no portal da Autarquia na internet.

Os interessados puderam se manifestar por vídeo, áudio e via aplicativo “WhatsApp” e ainda entrando na sala de reunião criada no aplicativo “Microsoft Teams”. Ao todo, 161 pessoas assistiram a audiência.

O debate foi presidido pelo superintendente de Regulação e presidente da Comissão Permanente de Licitação da ANTAQ – CPLA, Bruno Pinheiro, e contou com a participação do diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski; do presidente e do coordenador de Estruturação de Projetos da Empresa de Planejamento Logístico (EPL), Arthur Lira e Fernando Santos; do coordenador-geral de Modelagens de Arrendamentos Portuários da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Disney Barroca; da diretora de Programa da Secretaria de Parcerias em Transportes do Ministério da Infraestrutura, Ana Salles; e da presidente e do diretor Comercial da Companhia Docas do Ceará, Mayara Chaves e Mauro Jorge.

Na oportunidade, o coordenador da Gerência de Estruturação de Projetos da EPL, Fernando Santos, fez uma apresentação dos estudos do terminal. Com 6.000m², a área denominada MUC01 é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, especialmente trigo em grãos. Conforme os estudos da empresa de planejamento, o valor global do contrato/receita bruta total é de R\$ 516,6 milhões, tendo os futuros arrendatários do terminal que pagar à autoridade portuária pelo uso da área o valor mensal de R\$ 63.231,54 e mais R\$ 1,54 por tonelada movimentada.

Os investimentos previstos a serem feitos ao longo dos 25 anos do contrato somam R\$ 56,7 milhões, os quais deverão ser aplicados em um novo descarregador de navio com capacidade nominal mínima de 1.000 t/h; na compra de novas correias transportadoras para interligação do Berço 103 ao Armazém A, dotando o terminal de independência operacional; e ainda na dragagem de aprofundamento do Berço 103 para 13 metros. Segundo o estudo da EPL/SNPTA, os investimentos devem garantir um melhor desempenho nas operações de embarque e desembarque e na capacidade de armazenagem do terminal.

Ao se manifestar, o diretor da ANTAQ, Adalberto Tokarski, ressaltou o modelo de audiência pública virtual adotado pela Agência. “Destaco aqui o envolvimento da Diretoria e do corpo de servidores da Autarquia, que permitiu que esse processo de consulta à sociedade prosseguisse e o país pudesse se valer dessa ferramenta para atrair novos investimentos privados e garantir mais oferta de infraestrutura portuária, para a qual, com certeza, essa área do Porto de Fortaleza agrega grande valor”, assinalou.

A presidente da Companhia Docas do Ceará, Mayara Chaves, também enfatizou o debate realizado pela ANTAQ. “Essa audiência pública foi de grande valia para mostrar o potencial do nosso porto e da área que estaremos licitando proximamente. “Tenho certeza de que o leilão será um sucesso”, afirmou.

O superintendente de Regulação e presidente da Comissão Permanente de Licitação da ANTAQ, Bruno Pinheiro, disse que com a audiência virtual a Agência dá sua contribuição para fazer valer a política pública e os investimentos tão necessários ao país neste momento de pandemia. Pinheiro informou que as audiências virtuais têm sido muito mais efetivas do que as presenciais. “Tem sido assim desde que adotamos esse modelo e a audiência de hoje mostra, ao contar com a participação de mais de 150 pessoas, que essa ferramenta veio para ficar”, apontou.

Toda a audiência virtual realizada nesta segunda-feira foi gravada e será disponibilizada no canal da ANTAQ no Youtube.

Consulta pública

As contribuições, subsídios e sugestões para esta consulta/audiência públicas poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 22/07/2020, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <http://portal.antaq.gov.br>.

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto desta audiência pública, estão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: portal.antaq.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/audiencia-publica-2/

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 07/07/2020



PORTAL PORTO GENTE

O POTENCIAL ECONÔMICO DA AMAZÔNIA OCIDENTAL E O PROJETO BARRA NORTE

Por Tania Salvador

A Amazônia Ocidental foi instituída pelo Decreto-Lei 291/1967 e é composta pelos estados do Amazonas, Acre, Rondônia e Roraima. É um centro que cresce de forma próspera e com grande potencial de desenvolvimento no setor portuário, beneficiando o escoamento da carga de grãos pelo Arco Norte. Vale ressaltar que não só a Amazônia Ocidental é ponto de crescimento para o escoamento de grãos, tendo por exemplo o Porto de Miritituba, que fica à oeste do estado do Pará, portanto fora da delimitação da Amazônia Ocidental.

De acordo com o OECD FAO Agricultural Outlook 2017-2026, durante o período prospectado espera-se que a produção global de soja continue a expandir, sendo que a taxa de 1,9% a.a. está muito abaixo da taxa de crescimento de 4,9% a.a. da última década. Este abrandamento deve-se principalmente a uma diminuição da área adicional plantada. A produção de soja brasileira deverá crescer a 2,6% a.a., de modo mais acelerado do que os principais produtores com terras adicionais disponíveis, em comparação com a Argentina (2,1% a.a.) e com os Estados Unidos (1,0% a.a.) - P. 104. OECD/FAO (2017).



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

navios graneis nav

Carregamento de graneis sólidos - Foto: Giovane Ambrosio

Por consequência, o Brasil deverá ultrapassar os Estados Unidos como o maior produtor de soja. A produção de outras oleaginosas aumenta 1,0% a.a. ao longo da próxima década, consideravelmente abaixo da taxa de crescimento de 3,4% a.a. do ano anterior. A projeção é de que, no total, 90% da produção mundial de soja e 86% da produção mundial de outras oleaginosas no ano de 2026 deverão ser processadas.

Diante das perspectiva econômicas apresentadas é importante que o país consiga realizar o escoamento da produção para que o cenário se torne de fato uma realidade e o Arco Norte, um corredor um corredor que alcança portos ou estações de transbordo dos estados de Rondônia, Amazonas, Pará, Amapá e Maranhão, sendo responsável por escoar grande parte da produção nacional, principalmente para a Europa e Estados Unidos.

O Rio Amazonas, de acordo com informações do catálogo do IBGE, é o mais extenso rio do mundo, com 6.850 km de extensão desde sua nascente a 5,6 mil metros de altitude no Peru até sua foz próximo a divisão do Pará com o Amapá. Uma equipe constituída por pesquisadores foi até a Cordilheira de Chila onde se encontra a Quebrada Apacheta, um córrego que é a principal

vertente do Rio Amazonas. A bacia amazônica é a maior do mundo com 5.846.100 km², sendo também a maior em volume de água, são 216.342m³ por segundo.

Ao nascer na cordilheira peruana o Rio Amazonas recebe o nome de Apurimac até unir-se ao Rio Urubamba e receber o nome de Ucayalli. Já nas florestas equatoriais, ele se une ao Marañón antes de chegar ao Brasil. Em terras brasileiras, o Rio recebe o nome de Solimões até 30 km da cidade de Manaus, quando, por fim, recebe o nome de Amazonas. Devido a seus inúmeros afluentes a vazão do Rio varia muito pouco ao longo do ano, com algumas enchentes decorrentes de períodos de cheia. Por 3.700 km o Rio é perfeitamente navegável por navios de alto-mar sendo que as menores profundidades, inferiores a 20 m, só ocorrem perto da fronteira peruana. Alguns afluentes importantes do Amazonas são: o Ucayalli e o Huallaga (ambos no Peru), o Javari, o Madeira, o Purus, o Juruá, o Xingu e o Tapajós, encontrados na margem direita; o Pastaza e Napo (no Peru), o Negro, o Japurá, o Trombetas, o Içá, o Jari e o Paru, encontrados na margem esquerda.

Além da sua grandiosidade, o Rio Amazonas possui vários terminais privados ao longo da sua extensão, contando ainda com terminais nos seus afluentes, tais como no Madeira, Jari, Trombetas e Tapajós, somando cinquenta e cinco terminais privados autorizados, sendo 21 de estação de transbordo de carga (ETC) e 34 terminais de uso privado (TUP). São também dois portos públicos e dezesseis terminais que realizam navegação de cabotagem ou de longo curso, conforme dados da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP).

Os navios, geralmente Panamax graneleiros, que partem dos terminais portuários de Itaqui (AM), Santarém (PA) e Santana (AP), região de Curiá, utilizam como saída para o mar o corredor Barra Norte e enfrentam vários desafios: a pouca profundidade do rio, os bancos de areia que migram e o arco lamoso.



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

Advogada Tania Salvador durante apresentação

O projeto denominado Barra Norte tem como objetivo primário aumentar o calado para navegação pelo Barra Norte de 11,5 m para 12,5m. A evolução se dará de forma progressiva. Desde o ano de 2018 o calado para navegação segura passou para 11,7m. O ganho de 20cm de calado representa um aumento de 1.800 toneladas em cada navio Panamax, aproximadamente 36 caminhões de carga bitrem. Em 30 de março deste ano,

foi assinada pela Marinha do Brasil a Portaria 122/2020 do 4º Distrito Naval autorizando testes para calado de 11,9 m, de forma que, se aprovado com condições de navegabilidade segura, o ganho será de 40cm. Os testes, por determinação da Autoridade Marítima, deverão ser no total de 10, com acompanhamento de práticos com pelo menos três anos de experiência e serão acompanhados de um representante da Autoridade Marítima.

Num segundo momento, se faz o desafio do Arco Lamoso de navegação em lama fluida. Esse desafio conta com a participação de estudos sobre mares, hidrologia do rio, fases da lua, sondagem e navegação na lama. O estudo também possibilitará o melhor aproveitamento operacional, minimizando os custos de dragagem operacional e de manutenção ou aprofundamento.

A navegação em lama fluída pode ser uma grande alternativa para os portos estuarinos reduzirem os custos com dragagens e se encaixa na realidade do Complexo Portuário do Itajaí. A lama fluída é uma suspensão altamente concentrada de sedimentos finos com baixa densidade que possui leve tendência de sedimentação, presente no fundo de portos situados em estuários. No Brasil a deposição desses sedimentos é vista como um problema para a navegação em portos de estuário que obriga as autoridades portuárias a investir pesadamente em dragagens para a sua retirada. No entanto, existem técnicas que permitem a navegação em lama fluida, uma solução mais prática e, principalmente, mais barata que a dragagem.10 Atualmente, a navegação pelo Arco Lamoso é feita com velocidade reduzida, e de acordo com a Portaria, os testes devem ser feitos

com calado de 11,70 mais 20 cm de água de lastro, saliente-se, que os testes nessas condições ainda não foram realizados por indisponibilidade de navios.

Por fim, as projeções do Relatório OECD-FAO Agricultural Outlook 2017-2026 foram feitas sem levar em consideração os fatores da crise pandêmica. De toda sorte, até o momento os números apontam para uma tendência de alta no mercado interno e exportações aquecidas, enquanto isso seguem os testes de calado e os estudos em lama fluida adaptados aos cuidados que o momento impõe.

Tania Cristina Salvador é advogada, professora de pós-graduação na Maritime Law Academy (MLAW), graduada pelo Centro Universitário Salesiano de São Paulo (Unisal). Pós-graduada em Controladoria e Planejamento Tributário pela Unisal, pós-graduanda em Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro pela MLAW (2018-2020). Certificada Green Belt pela Universidade de Ohio, presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da 13ª Subseção de Aracruz (OAB/ES). E-mail: taniasalvador.adv@gmail.com

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 07/07/2020

CAIS PÚBLICO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO SERÁ ALFANDEGADO ESTE ANO

ASSCOM CDRJ

O “realfandegamento” de parte do cais público do Porto do Rio de Janeiro, solicitado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) à Receita Federal em fevereiro deste ano, está previsto para acontecer em breve.

Segundo informações do superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, no atual momento do processo, a CDRJ contratou uma empresa de consultoria e auditoria para verificar a eficiência e a segurança dos sistemas informatizados de controle de acesso ao porto.

“O laudo dessa análise será entregue à Receita Federal, junto com documentos complementares que o órgão exigiu em adição aos que já foram entregues por ocasião da solicitação de anuência”, explicou Leandro.

Posteriormente, a CDRJ aguardará o parecer da Receita Federal, que poderá ser favorável ou gerar em nova exigência de apresentação de outros documentos que o órgão considerar pertinentes.

O diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira ressaltou a importância dessa medida: “Com a recuperação do alfandegamento do cais público do Porto do Rio de Janeiro, a CDRJ passará a ter mais recursos próprios para investir na infraestrutura portuária”.

O alfandegamento da área, tornando-a sob controle aduaneiro, significa que a Alfândega terá que autorizar qualquer movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

Relembre os fatos – A primeira etapa do processo de “realfandegamento” do cais público do Porto do Rio de Janeiro foi a obtenção da Certidão Positiva com efeitos de negativa dos tributos federais, depois de 15 anos em situação irregular. A Certidão Negativa de Débitos (CND) era uma exigência indispensável da Receita Federal para a recuperação do alfandegamento, perdido há mais de cinco anos.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 07/07/2020

ISTOÉ
Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

SEM PRIVATIZAR ESTATAIS, GOVERNO QUER LIQUIDAR CEITEC

Para quem começou o mandato prometendo vender e acabar com várias estatais, o presidente Jair Bolsonaro e sua equipe terão de correr contra o tempo para cumprir a meta de arrecadar um R\$ 1 trilhão em ativos, conforme a promessa feita ainda durante a campanha. Em um ano e meio de governo, a gestão não concluiu nenhuma privatização ou liquidação de empresas públicas de controle direto da União.

O maior desejo do governo ainda é privatizar a Eletrobrás, mas, para isso, será preciso convencer o Congresso a aprovar um projeto de lei que autorize capitalizar a companhia e reduzir a participação da União, hoje em 60%, para algo próximo de 40%. Com a ambição de vender uma das maiores empresas de energia do País, o governo pode ter de se contentar, neste ano, em liquidar a Ceitec, conhecida pelo apelido pejorativo de “chip do boi”.

O Ministério da Economia contabiliza seus feitos nessa área de forma diferente. Segundo a pasta, no início de 2019, a União detinha 698 ativos entre estatais de controle direto, subsidiárias, coligadas e simples participações em empresas. Desde então, 84 ativos deixaram essa lista – entre subsidiárias, coligadas e participações. Com isso, o rol de ativos caiu para 614.

O balanço da pasta não inclui nenhuma estatal federal de controle direto que foi privatizada ou liquidada. Pelo contrário: o governo ainda criou a NAV, a ser responsável pela navegação aérea, que antes cabia à Infraero.

Entre as realizações que o governo menciona está a venda da TAG e da BR Distribuidora, subsidiárias da Petrobrás. Esse tipo de processo, no entanto, não é considerado uma privatização, mas um desinvestimento – venda de subsidiária pela matriz, que coordena todo o processo. As leis que regem o processo também são diferentes.

O início do processo da venda da TAG se deu em 2017, ainda no governo anterior, quando a companhia anunciou seu plano de desinvestimentos. A conclusão da venda, no entanto, só se deu em 2019, por causa de uma liminar do Supremo Tribunal Federal (STF) dada em 2018 e derrubada no ano passado.

No caso da BR Distribuidora, a abertura de capital ocorreu em 2017, mas a transformação da empresa numa corporation – sem controle definido – ocorreu, de fato em 2019.

Economista e diretora da área de privatizações do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) durante o governo Fernando Henrique Cardoso, Elena Landau avalia que o programa de desestatização do governo não anda porque, na verdade, o presidente e a maioria de seus ministros são contra a venda e liquidação de estatais.

“Todos sabiam que não existia tanta empresa para vender e que havia um enorme desconhecimento sobre esse valor de R\$ 1 trilhão das empresas”, afirmou Elena. “Não estou preocupada com a pressa, porque o processo é lento mesmo. A questão é a falta de decisão.”

A economista diz ainda que usar o aumento de gastos públicos em saúde e programas de apoio à população com a pandemia como motivo para privatizar empresas é um erro. “A pior justificativa política para privatização é usar a questão fiscal. Primeiro, porque esse dinheiro não vai para o Tesouro. Segundo, porque quem é contra vai dizer que estão vendendo a prata da casa a preço de banana no meio da crise”, disse.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 07/07/2020

CENTRAIS ORGANIZAM ATO NA QUARTA-FEIRA EM FRENTE AO MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Centrais sindicais anunciaram para na quarta-feira, 8, às 11 horas, um ato em frente ao Ministério da Economia, em Brasília, com o objetivo de divulgar propostas para a proteção de trabalhadores e a retomada da economia em meio à pandemia do novo coronavírus.

Os sindicalistas vão se concentrar em frente ao Bloco P da sede do ministério e apresentar um documento com seus pleitos. “Vamos cobrar a extensão do auxílio de R\$ 600 até dezembro e mais crédito para as micro e pequenas empresas”, afirmou o presidente da Força Sindical, Miguel Torres, em nota à imprensa.

Também participam do ato os líderes da Central Única dos Trabalhadores (CUT), União Geral dos Trabalhadores (UGT), Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB) e Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST).

De acordo com a nota, não haverá aglomeração e todos os protocolos sanitários e medidas de proteção serão respeitados para evitar o contágio e a propagação de covid-19.

Segundo as entidades, o documento com as propostas é o mesmo já apresentado ao presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), durante uma videoconferência no fim de junho.

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



JORNAL O GLOBO – RJ

MP 936: CONGRESSO ARTICULA DERRUBADA DE VETO PARA PRORROGAR DESONERAÇÃO DA FOLHA

Para relator, decisão de Bolsonaro impactará empregos. Líderes afirmam que foram pegos de surpresa e veem quebra de acordo pelo governo

Por Marcello Corrêa e Geralda Doca

BRASÍLIA - Líderes do Congresso articulam derrubar o veto do presidente Jair Bolsonaro ao artigo da medida provisória (MP) 936 que previa a prorrogação da desoneração da folha de pagamento para setores que mais empregam.

A extensão do benefício foi incluída por parlamentares na MP, que autoriza acordos de redução de jornada e suspensão de contrato de trabalho durante a crise do coronavírus.

A desoneração está em vigor até o fim deste ano e inclui setores como os de calçados, tecnologia da informação, call center, têxtil, construção civil, transportes rodoviários e metroferroviário, além de comunicação.

Essas empresas podem optar por contribuir com percentual que varia de 1% a 4,5% sobre a receita bruta, no lugar de recolher 20% sobre a folha de pagamento para a Previdência.

Pelo texto inserido na MP 936, o benefício valeria até o fim de 2021. A medida foi um dos pontos que viabilizou o acordo para destravar a votação do texto no Congresso.

Desoneração era 'alma do projeto'

O relator da MP na Câmara dos Deputados, Orlando Silva (PCdoB-SP), disse que os vetos têm impactos nos direitos dos trabalhadores e nos empregos.

Segundo ele, o veto à desoneração da folha vai aumentar o ônus para setores intensivos em mão de obra em meio à crise. O parlamentar contou que conversou com várias lideranças na Casa e que vê espaço para a derrubada deste veto:

- Eu acredito que o clima no Congresso é favorável à derrubada do veto porque nessa questão específica houve amplo consenso na Câmara e no Senado – disse Silva.

Na Câmara, o veto pegou partidos de surpresa. O líder do DEM, Efraim Filho (PB), disse que não esperava que o trecho fosse retirado do texto, apesar das sinalizações da equipe econômica contrárias à medida.

— A gente foi pego de surpresa com o veto. Esse é um tema importantíssimo para a retomada econômica do Brasil e para manutenção dos empregos. Deve ser prioridade nesse pós-pandemia. Afeta o setor de comércio e serviços. Acredito, sim, que haverá uma mobilização para verificar as razões do veto e, discordando, trabalhar pela sua derrubada — afirmou o parlamentar.

O líder do PSD no Senado, Otto Alencar (BA) defendeu que o presidente da Casa, Davi Alcolumbre (DEM-AP), convoque o mais rapidamente possível uma sessão do Congresso Nacional para votar os vetos presidenciais, principalmente relativos à MP 936.

Segundo Alencar, a ampliação da desoneração da folha fazia parte da "alma do projeto" e foi acordada com os líderes do governo.

— Os líderes do governo estão numa situação frágil. Os vetos à 936 mostram que falta um alinhamento entre os líderes, o Palácio do Planalto e o Ministério da Economia — destacou Alencar, acrescentando que o assunto seria discutido em uma reunião com líderes do Senado na manhã desta terça-feira.

Debate depende de reforma tributária

Na avaliação da presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) no Senado, Simone Tebet, o veto revela a estratégia do governo de só pautar essa questão durante a reforma tributária.

— Isso é muito mais por estratégia do que por discordância do mérito. O ministro (Paulo) Guedes (Economia) quer desonerar a folha, mas ele quer usar isso no momento certo, dentro da reforma tributária, porque ele quer desonerar a folha e dizer que, para desonerar, ele precisa criar um imposto, ou o imposto financeiro, que não acredito que o Congresso aprove, ou mesmo a taxação de lucros e dividendos — afirma a senadora.

O debate sobre a desoneração, no entanto, dependerá da capacidade do Executivo de apresentar uma proposta clara de reforma tributária.

— O governo vai ter que estar, no momento da discussão e votação do veto, apresentar uma minuta do projeto a ser apresentado em mãos. "Nós vamos isso, nós vamos aquilo" não vai resolver - acrescenta Simone, que ainda avalia qual é o impacto do veto antes de formar posição.

Ela continua:

- Ele (o governo) vai ter que estar com dados e projeto pronto. Na base da promessa, não sei se a Câmara não derrubaria esse veto.

Desoneração para todos os setores

O relator da MP no Senado, Vanderlan Cardoso (PSD-GO) disse ter sido convencido por técnicos da equipe econômica na manhã desta terça-feira sobre os planos do governo de ampliar a desoneração para todos os setores e, em contrapartida, recriar a CPMF como fonte de compensação para a perda de receitas.

- Eu entendi que o governo quer incluir outros setores na desoneração. O benefício para alguns que estão desonerados não acaba agora, só em dezembro. Ainda há tempo – disse o relator.

Coronavírus: Varejo e indústria investem para evitar estoques vazios com retomada de atividades

Ao ser indagado sobre o incômodo causado pelos vários vetos ao texto aprovado pelo Congresso e possibilidade de derrubada dos itens vetados, respondeu:

- Depende de o governo ser ágil em apresentar a proposta dele.

Já para Orlando Silva, não há a menor possibilidade de uma CPMF avançar no congresso, que rejeita a criação de novos impostos.

Em entrevista à GloboNews, o secretário de Previdência e Trabalho, Bruno Bianco, defendeu a posição da equipe econômica, que recomendou o veto.

Indagado se não seria um contrassenso vetar a prorrogação da desoneração, à medida que o imposto menor reduz o custo do emprego e estimula a manutenção de postos de trabalho, ele afirmou que a pasta defende redução de custos para todos os setores.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 07/07/2020

EM CARTA A MOURÃO, EMPRESÁRIOS DEFENDEM COMBATE AO DESMATAMENTO ILEGAL NA AMAZÔNIA

Imagem negativa no exterior tem impacto na reputação do país, mas também nos negócios, diz documento

Por João Sorima Neto e Henrique Gomes Batista

SÃO PAULO — Um grupo de 40 empresários, além de representantes de quatro entidades setoriais, entregou uma carta ao vice-presidente Hamilton Mourão, que é presidente do Conselho Nacional da Amazônia Legal, pedindo ao governo o combate ao desmatamento na Amazônia.

Segundo o grupo, a imagem negativa do Brasil no exterior em relação às questões socioambientais tem impacto não só na reputação do país, mas também nos negócios realizados por essas companhias.

— O que vemos é um divisor de águas, várias instituições e presidente de empresas à frente de uma preocupação que interessa a toda a sociedade. Combater o desmatamento melhora o ambiente de negócios, o nosso modelo de desenvolvimento e a atração de investimentos — afirmou Marina Grossi, presidente do Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS), uma das entidades que organizou a carta.

No final do mês de junho, um grupo de investidores internacionais que gere US\$ 3,75 trilhões (cerca de R\$ 20 trilhões) em ativos também enviou uma carta aberta a embaixadas brasileiras em oito países manifestando preocupação com o aumento do desmatamento no Brasil.

A carta ao vice-presidente, que também será protocolada no Supremo Tribunal Federal, Senado Federal, Câmara dos Deputados e na Procuradoria Geral da República (PGR), está sendo entregue um dia depois de o Ministério Público Federal pedir que a Justiça Federal afaste em caráter de urgência o ministro Ricardo Salles da pasta do Meio Ambiente.

O pedido faz parte de uma ação civil pública movida por 12 procuradores da República, que acusam Salles de "desestruturação dolosa das estruturas de proteção ao meio ambiente".

Assinam a carta não só empresários do agronegócio, mas também presidentes de companhias que atuam no setor de serviços e da indústria, como Jean Jereissati Neto, da Ambev; Octavio de Lazari Junior, do Bradesco; Candido Bracher, do Itaú Unibanco; João Paulo Ferreira, da Natura; Sergio Rial, do Santander; André Araújo, da Shell; Marco Stefanini, da Stefanini, de tecnologia; Fernando Serec, do escritório de advocacia TozziniFreire, entre outros.

Grossi, do CEBDS, afirma que o movimento está ganhando força: mais empresas estão aderindo à carta. Ela afirma que o governo precisa se conscientizar de que a preservação da Amazônia é, além de ambiental e socialmente melhor, economicamente mais benéfica:

— Se tivermos um mercado de carbono, a Amazônia pode atrair US\$ 10 bilhões por ano - disse ela.

O escritório de advocacia TozziniFreire, um dos signatários da carta, observa que as questões ambientais não são de governo, mas sim do Estado brasileiro.

Por isso, é importante que o país seja transparente em mostrar o que está fazendo, quais são os problemas e como estão sendo solucionados.

O TozziniFreire observa que o Brasil precisa ter um plano estratégico para o assunto, já que novas empresas e as existentes estão atuando nesse cenário de transição para uma economia de baixo carbono. E há muitas oportunidades de negócios.

— O Brasil precisa acelerar essa transição para uma economia de baixo carbono. O mundo privado e público estão olhando para esse movimento e a pandemia colocou na pauta a economia circular e de baixo carbono. Há muita desinformação entre os estrangeiros sobre o que estamos fazendo. Então, o país precisa se posicionar de forma mais assertiva, transparente e coordenada. A carta é nesse sentido - diz Alexei Bonamin, sócio de Mercado de Capitais, responsável pelo grupo de Investimentos Sustentáveis e de Impacto, de TozziniFreire Advogados.

Tiago Alves, presidente da Sunew (empresa de energia solar que assina a carta), acredita que o movimento empresarial, através desta carta, está tomando um protagonismo necessário. Ele lembra que os melhores modelos de retomada da economia, em crise por causa da pandemia, são com o desenvolvimento verde:

— Não estamos falando de uma questão ambiental, mais que isso, estamos falando de algo que interfere em nossa competitividade futura — afirmou Alves.

País precisa de ações

Além de chamar a atenção para a imagem negativa do país no exterior, os empresários apontam ações a serem adotadas para reduzir o sentimento negativo de investidores e consumidores estrangeiros em relação ao Brasil.

Os executivos apontam que a imagem negativa tem enorme potencial de prejuízo para o Brasil, não apenas do ponto de reputação, mas também para o desenvolvimento de negócios e projetos fundamentais para o país.

Para os empresários, é preciso que o governo federal dê garantias ao setor empresarial brasileiro de que algumas das ações e compromissos que estamos apresentando sairão do papel.

Na Amazônia e outros biomas brasileiros, o grupo defende o combate ao desmatamento ilegal.

"Para o setor empresarial que atua dentro da lei e de forma correta, social e ambientalmente responsável, não há controvérsia entre produzir e preservar. O desmatamento ilegal é crime", defende Paulo Hartung, presidente da Indústria Brasileira da Árvore (Ibá).

No comunicado, os empresários lembram que muitas empresas já desenvolvem soluções de negócios integradas à bioeconomia, com rastreabilidade dos produtos, inclusive, na Amazônia.

Por isso, eles defendem que é possível dar escala às boas práticas "a partir de políticas consistentes de fomento à agenda ambiental, social e de governança", disse Marcello Brito, presidente da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag).

Além do desmatamento, as ações prioritárias apontadas pelos empresários incluem a inclusão social e econômica de comunidades locais para garantir a preservação das florestas e a minimização do impacto ambiental no uso dos recursos naturais.

"A valorização e preservação da biodiversidade como parte integral das estratégias empresariais; a adoção de mecanismos de negociação de créditos de carbono; direcionamento de financiamentos e investimentos para uma economia circular e de baixo carbono; e pacotes de incentivos para a recuperação econômica dos efeitos da pandemia da Covid-19", diz o documento.

Os empresários lembram na carta que o Brasil tem a oportunidade única, os recursos, e o conhecimento para dar escala às boas práticas e planejar estrategicamente o futuro sustentável do país.

"É preciso redirecionar os investimentos para enfrentamento e recuperação da economia brasileira em um modelo de economia circular, de baixo carbono, e inclusiva", afirmam os empresários no documento.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 07/07/2020

'O PIOR JÁ FICOU PARA TRÁS', DIZ PRESIDENTE DO BC SOBRE RETOMADA ECONÔMICA

Roberto Campos Neto afirmou que queda na economia deve ser menor do que a projetada pelo Banco Central

Por *Gabriel Shinohara*



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24490871-0d7-0fd/FT1086A/652/x82693007_BSBBrasiliaBrasil16-05-2019Roberto-Campos-Neto-presidente-do-Banco-Central.jpg.pagespeed.ic.U46EmCsHKL.jpg

Para Campos Neto, a retomada tem sido 'relativamente acelerada' Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA — Com a percepção de que o pior já passou, o presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou que a queda na economia em 2020 deve ser menor do que a redução de 6,4%, projetada pelo BC no fim de junho. A afirmação foi feita em uma entrevista para o Jornal da Record veiculada na noite de segunda-feira.

— Nós soltamos nosso último número de crescimento no relatório de inflação que foi 6,4% de queda no PIB, mas enfatizamos que nós agora entendemos que a assimetria é para o outro lado. É mais provável que seja melhor do que isso e os dados recentes corroboram com essa visão.

Segundo Campos Neto, dados econômicos de arrecadação de impostos, de tráfego e consumo de energia, por exemplo, mostram que o pior ficou para trás.

Ele ressalta que os piores momentos foram as duas últimas semanas de abril e a primeira de maio, que foram seguidas por uma melhora ainda em maio e com números de junho "relativamente fortes".

— Esses dados corroboram com a visão de que o pior já ficou para trás e a gente vai ter um crescimento melhor. Esse início da volta do crescimento tem sido de uma forma até relativamente acelerada. Obviamente a base é baixa, porque a queda foi grande, mas a gente começa a ver que essa primeira fase da recuperação tem sido o que os economistas chamam de V, tem sido uma recuperação mais forte.

O crescimento em V é como a retomada pode ser vista em um gráfico. Seria uma queda vertiginosa seguida de uma recuperação igualmente intensa. O ministro da Economia, Paulo Guedes, já disse repetidas vezes que a retomada da economia brasileira deve ser nesse formato.

Retomada dos investimentos

Campos Neto também disse que o governo está trabalhando para atrair investimentos para o país. O presidente do BC ressaltou que o governo tem uma reunião marcada com os investidores que, em carta, pressionaram por uma redução do desmatamento no país.

Esses investidores administram fundos globais de US\$ 3,75 trilhões e mostraram preocupação com o "desmantelamento de políticas ambientais e de direitos humanos".

— Temos uma reunião na quinta-feira com investidores que assinaram a carta para expor o nosso programa e dar esclarecimentos sobre o que vai ser feito.

No fim de junho, Campos Neto disse que havia falta de informação quanto as atividades do Brasil na área climática. Nas últimas semanas, o vice-presidente Hamilton Mourão se reuniu com ministros, como a da Agricultura, Tereza Cristina e da Casa Civil, Braga Neto, além do presidente do BC, para organizar essa resposta do governo à carta dos investidores.

Na segunda-feira, Mourão disse que o país não vai "deixar que as ilegalidades prosperem" na Amazônia em mensagem enviada para o "resto do Brasil" e "para o mundo".

O presidente do BC ressaltou que a saída de recursos estrangeiros durante a crise foi grande em mercados emergentes e principalmente no Brasil. Em um momento de crise, investidores tendem a procurar ativos mais seguros e retirar seus recursos de países emergentes, que apresentam mais riscos.

Campos Neto acredita que o governo precisa passar uma mensagem de credibilidade. Para isso, deve demonstrar um compromisso com as reformas econômicas, mostrar que os gastos com a pandemia são temporários e afirmar sua política de preservação ambiental.

— Tem uma parte também que estamos trabalhando que é a parte climática, que é dizer que o Brasil tem uma governança verde, que é comprometido com esse tipo de agenda. Isso também ajuda porque alguns investidores olham isso hoje e colocam muita importância nessa dimensão. É um conjunto de fatores, mas entendo que esses investimentos vão voltar.

WhatsApp e Cielo

Segundo Campos Neto, ao suspender o funcionamento da ferramenta de pagamentos e transferências do WhatsApp, o BC não proibiu a entrada do serviço no sistema, apenas colocou que o arranjo de pagamentos deveria passar pelo mesmo trilha de aprovação que outros arranjos.

— Nós temos uma preocupação com aqueles ingredientes que eu mencionei, ter um sistema que seja rápido, seguro, barato, transparente e aberto. Então se for demonstrado ao BC que é um sistema aberto e competitivo vai ter aprovação, não vai ter nenhum problema.

Na semana passada, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que havia suspenso o funcionamento da ferramenta, revogou a medida e passou a permitir a operação. O Cade considerou que as informações que as empresas enviaram ao tribunal foram suficientes para tranquilizar as preocupações quanto a concorrência no setor.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 07/07/2020

AMERICANA OIL GROUP QUER INVESTIR US\$ 2 BI PARA CONSTRUIR SEIS REFINARIAS NO BRASIL

A primeira deve ficar no Porto do Açu e ter obras iniciadas ano que vem. Há décadas país não tem novas unidades do setor privado

Por Ramona Ordoñez



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24518894-914-160/FT1086A/652/x87490470_ECOCa_mpos-dos-Goytacazes-RJ-13-03-2020-PORTO-DO-ACU-NA-FOTO-TERMINAL-DE-RECEBIMENTO-DE-G.jpg.pagespeed.ic.m3FyY4qGuU.jpg

O Porto do Açu foi escolhido pelo grupo americano Oil Group para receber a primeira das seis pequenas refinarias Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

RIO — Em meio à pandemia de coronavírus e à forte retração econômica mundial que derrubou os

preços do petróleo e o consumo de combustíveis, a americana Oil Group planeja construir seis refinarias de pequeno porte no Brasil, com investimentos total de US\$ 2 bilhões, nos próximos sete anos.

O diretor da Oil Group, Fabiano Diaagoné, disse ao GLOBO que a primeira unidade ficará no Porto do Açu, no norte fluminense, e será construída a partir do segundo semestre de 2021. Receberá de US\$ 300 milhões de investimentos e, no pico das obras, deve gerar 2 mil empregos.

A refinaria terá capacidade de processar 20 mil barris diários de petróleo, com possibilidade de ampliação no futuro.

— Hoje o Brasil consome diesel em alta escala, e a Petrobras não consegue suprir o país só com sua produção. Para a empresa abastecer 100% do mercado nacional sem importações seria necessário uma retração de 40% na demanda — afirmou o executivo da Oil Group.

Sem recursos do BNDES

Desde 1953, não são construídas refinarias privadas no país. A empresa americana pretende construir quatro unidades de pequeno porte, com capacidade para 20 mil barris a 30 mil barris diários, próximas a portos, e duas menores, de 3 mil a 5 mil barris diários, vizinhas à produção terrestre de petróleo.

De acordo com especialistas, as pequenas refinarias vão atender ao mercado local e terão um custo logístico menor, o que pode beneficiar os consumidores.

— Nosso grupo já investe no Brasil em exploração e produção de petróleo. Vemos este momento de baixa preço petróleo e crise como oportunidade de estruturar o refino. É um nicho de mercado bem interessante para nossos projetos — explicou Diaagoné.

Das quatro unidades maiores, além da do Rio, estão em fase de estudo de viabilidade econômica a instalação de uma no Espírito Santo e outra no Maranhão. A quarta unidade e as duas menores ainda não têm localização, mas os estudos estão entre Bahia e Sergipe.

Segundo Diaagoné, a Oil Group não pretende buscar recursos no BNDES para financiar seus projetos, e sim com bancos de desenvolvimento do exterior e fundos de investimentos.

A Petrobras pretende vender oito de suas principais refinarias, com uma capacidade total de processar 1,1 milhão de barris por dia. Com isso, a participação da estatal no mercado de refino no país que hoje é de 99%, cairia à metade.

Impacto nos preços

O ex-diretor-geral da Agência Nacional do Petróleo (ANP) Décio Oddone considera importante a chegada de agentes privados ao setor de refino.

— A abertura de refinarias de pequeno porte traria uma nova dinâmica para esse mercado, que não vê investimentos privados há muito tempo. A maior dificuldade deve ser o financiamento para projetos que envolvam empresas de médio porte .

Para Marcus D´Elia, sócio da Leggio Consultoria, refinarias menores são positivas para atender demandas locais com preços mais competitivos, pois pelo menos o custo de frete será menor.

A refinaria prevista para o Porto do Açu, por exemplo, diz ele, poderá suprir o mercado de Campos, hoje atendido pela Reduc, que leva o combustível por rodovia.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 07/07/2020

MERCADO DE GÁS PODE GERAR ATÉ R\$ 45 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO RIO DE JANEIRO

Estudo inédito da Firjan alerta para necessidade de aprovação do marco regulatório do setor e regulamentação do mercado livre

Por *Bruno Rosa*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24507678-e56-478/FT1086A/652/xgas.jpg.pagespeed.ic.zLYCMXg4kP.jpg>

Trecho do gasoduto Brasil-Bolívia: negociações emperradas. Foto: Diego Giudice / Bloomberg

RIO - O gás natural pode gerar investimentos de até R\$ 45 bilhões no Estado do Rio de Janeiro, de acordo com estudo inédito feita pela Firjan. O volume inclui o total de recursos que podem ser gerados com a atração de indústrias de alimentos, vidros,

siderurgias e fertilizantes, além da ampliação do uso do gás em veículos leves e pesados.

Para isso sair do papel, diz o presidente da Firjan Leste Fluminense, Luiz Cesio Caetano, é preciso que o marco regulatório do setor (a PL 6407) seja aprovado pelo Congresso, a exemplo do que ocorreu com o saneamento. O novo marco vai trazer maior concorrência no setor, permitindo que as empresas privadas tenham acesso aos gasodutos e a outras infraestruturas, como terminais de processamento de gás.

— Hoje o gás está vinculado apenas à energia elétrica. A ideia do estudo é apontar as oportunidades para o uso do gás em outros setores de consumo, com a atração de indústrias de vidro, cerâmica, alimentos e ampliar o uso do GNV. Mas, para isso, é preciso aprovar o marco regulatório do setor que está dentro do programa do governo Gás para Crescer. Sem isso, não vamos conseguir destravar os investimetos — afirma Caetano.

O documento “Rio a todo gás” aponta que o gás pode ter um papel estratégico na retomada econômica do Rio no pós-pandemia. Do potencial de investimento, o setor de fertilizantes pode atrair até R\$ 23 bilhões em investimentos no Rio. O setor de transporte também é apontado pela Firjan, podendo receber meio bilhão de reais.

Além das iniciativas em âmbito federal, é necessário medidas a nível estadual. Caetano lembra que o governo do Estado precisa regulamentar a mercado livre, com a criação de regras para que indústrias possam escolher seu fornecedor de gás.

Caetano observou ainda que a Agenesra, agência responsável por implementar novas regulações para o mercado do gás natural no Rio, está com vagas em aberto em seu conselho.

— Todas essas ações precisam ser trabalhadas de forma conjunta. Hoje, parte do gás está sendo reinjetado nos poços e poderia estar sendo consumido, gerando empregos e arrecadação — afirma Caetano.

Segundo o estudo, a cada 1 milhão de metros cúbicos consumidos por dia pelas indústrias do Rio é gerado R\$ 60 milhões em ICMS e R\$ 20 milhões em royalties e participação especial para os cofres públicos.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 07/07/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REGIÕES AGRÍCOLAS TÊM SENTIDO MENOS OS EFEITOS DA COVID-19 NA ECONOMIA

Segundo o BC, enquanto o Amazonas teve queda de 21,44% na atividade econômica em março e abril, a Região Centro-Oeste registrou recuo de 6,16%; no País, a queda média chegou a 15,29%

Por *Fabício de Castro e Mateus Vargas, O Estado de S.Paulo*

BRASÍLIA - A crise econômica gerada pela pandemia do novo coronavírus atingiu de maneira desigual os Estados brasileiros – embora a queda tenha sido generalizada. Nos meses de março e abril, quando o isolamento social se intensificou em várias cidades, a atividade econômica no País como um todo passou por retração de 15,29%, conforme dados do Banco Central. No mesmo período, o Amazonas registrou queda de 21,44% na atividade e o Ceará apresentou baixa de 15,89%. Por outro lado, as regiões onde o agronegócio é a base da economia têm registrado quedas menores.

Entre as diferentes regiões do País, a Centro-Oeste é a que apresentou o melhor desempenho, com retração de atividade de 6,16% em março e abril. A região é a maior produtora brasileira de itens como soja e carne, dois produtos cujas vendas tiveram alta durante a pandemia, puxadas, principalmente, pela demanda chinesa.

O Pará também aproveitou a forte demanda global por alimentos. “O sul do Estado é hoje todo de soja. Essa atividade agrícola permitiu que a retração não fosse tão significativa”, disse o economista Otto Nogami, do Insper-SP. Pelos dados do Banco Central, a atividade econômica paraense recuou apenas 5,22% em abril e maio, bem abaixo dos 21,44% de retração do Amazonas. Isso ocorreu apesar de Belém também apresentar sérias dificuldades para controlar o surto de covid-19.

Os números do Banco Central dizem respeito ao Índice de Atividade do Banco Central (IBC-Br), publicado mensalmente pela instituição. O indicador, conhecido como uma espécie de “prévia do PIB”, serve mais precisamente para avaliar o ritmo da economia ao longo dos meses. Além do IBC-Br, o BC divulga Índices de Atividade Regionais de 13 das 27 unidades da Federação, além de indicadores para cada região do País.

Paralisação

Pelos dados do banco, o Estado mais pressionado na pandemia foi o Amazonas – onde o número de mortes por covid-19 disparou, causando a paralisação de serviços não essenciais a partir de 23 de março. Em meio ao caos na área de saúde, a Zona Franca de Manaus e o setor de turismo pararam.

“Toda vez que o Brasil vai bem, o Amazonas vai melhor ainda. E toda vez que o Brasil vai mal, o Estado vai pior ainda. Foi o que ocorreu na pandemia”, disse o economista Lucas Vitor de Carvalho Sousa, professor do Departamento de Economia e Análise da Universidade Federal do Amazonas (Ufam).

Segundo ele, o impacto foi mais forte porque a base da economia do Amazonas é a Zona Franca. “Com a pandemia, boa parte das empresas do polo industrial fechou ou reduziu as atividades”, afirmou. “Um exemplo é a Honda, que teve de restringir atividades porque a demanda por veículos caiu significativamente.”

Economistas têm chamado atenção para o fato de que, com o isolamento social e a diminuição da renda, as famílias estão adiando ou mesmo cancelando a compra de bens duráveis – entre eles, veículos. Dados do BC mostram que, em março, as concessões de crédito para compra de veículos caíram cerca de 8%. Em abril, o recuo foi de 50%.

Estado com sérios problemas de contaminação pela covid-19, o Ceará também está entre os mais afetados na área econômica. Para Nogami, os maus resultados de Amazonas e Ceará estão em grande parte ligados à falta de infraestrutura na área de saúde. “Foi exatamente nesses dois Estados onde a incidência da covid-19 foi muito forte no início”, disse.

SP e Rio lideraram perdas no sudeste

Os números do Banco Central mostram que as Regiões Sudeste e Sul, as mais industrializadas do País, foram fortemente afetadas na área econômica. Isoladamente, a Região Sudeste apresentou retração de 10,51% em março e abril. São Paulo e Rio tiveram perdas ainda maiores no período, de 11,92% e 11,08%, respectivamente. Espírito Santo apresentou retração de 9,82% e Minas Gerais, de 6,41%. “São Paulo e Rio têm alta concentração urbana”, lembra Otto Nogami, professor do Insper. “Na medida em que o isolamento social é decretado, algumas atividades não conseguem sobreviver.”

Economistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast avaliaram que, assim como há diferenças entre os Estados quanto aos impactos da pandemia, a recuperação também tende a ser desigual. “Estados do Norte e Nordeste são mais pobres, têm maior vulnerabilidade. Por isso, também acabam sofrendo mais”, avalia Joelson Sampaio, coordenador do curso de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV-SP). “A questão fiscal acaba diminuindo a margem que os Estados têm para atuar. Alguns não possuem margem para combater a covid-19 ou para adotar políticas mais robustas.”

Para Nogami, a recuperação econômica ocorrerá em um processo “extremamente lento”. “Não podemos esquecer que, antes da pandemia, a condição estrutural da economia já estava fragilizada. A pandemia criou problemas sérios em matéria de emprego e de fechamento de empregos. A recuperação vai demorar”, alerta.

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

ASSOCIAÇÃO DE ESTATAIS DE SANEAMENTO ESTUDA AÇÃO CONTRA NOVO MARCO

Por Amanda Pupo

Com a aprovação do novo marco legal do saneamento pelo Congresso, a Associação Brasileira das Empresas Estaduais de Saneamento (Aesbe) estuda se irá questionar na Justiça o texto – que ainda precisa ser sancionado. O presidente da entidade, Marcus Vinícius Fernandes Neves, afirmou que há análises em andamento, apesar de não poder antecipar a estratégia da associação.

No aguardo. Segundo Neves, antes de tomar uma decisão, a Aesbe deve aguardar os próximos passos do novo marco, como regulamentações que serão feitas pelo governo. Um dos decretos mais aguardados é o que definirá a metodologia de comprovação da capacidade econômico-financeira das empresas para os investimentos necessários à universalização. Se a empresa não comprovar que tem os recursos necessários, não poderá fechar contratos ou renovar os atuais. Na prática, a regra funcionará como uma linha de corte para os negócios em andamento do setor.

Blocos. Não é de hoje que a Aesbe avalia judicializar o novo marco legal. Durante a tramitação no Congresso do texto, que abre espaço para a iniciativa privada atuar com mais força no setor, a entidade já alertava para esse risco. À época, um dos trechos identificados como passíveis de questionamento é o que permite a União formar blocos de municípios para a prestação de

serviços regionalizados. Segundo o texto, o governo federal pode assumir essa tarefa se, dentro no prazo de um ano, os Estados não tomarem a iniciativa.

Esta matéria foi publicada no Broadcast no dia 06/07 às 17:11:34

contato: colunadobroadcast@estadao.com

Siga a @colunadobroad no Twitter

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/07/2020

SEM CONSEGUIR PRIVATIZAR ESTATAIS, GOVERNO QUER PELO MENOS LIQUIDAR A CEITEC

Em um ano e meio, gestão não concluiu nenhuma privatização ou liquidação de empresas públicas de controle direto da União

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Para quem começou o mandato prometendo vender e acabar com várias estatais, o presidente Jair Bolsonaro e sua equipe terão de correr contra o tempo para cumprir a meta de arrecadar um R\$ 1 trilhão em ativos, conforme a promessa feita ainda durante a campanha. Em um ano e meio de governo, a gestão não concluiu nenhuma privatização ou liquidação de empresas públicas de controle direto da União.

O maior desejo do governo ainda é privatizar a Eletrobrás, mas, para isso, será preciso convencer o Congresso a aprovar um projeto de lei que autorize capitalizar a companhia e reduzir a participação da União, hoje em 60%, para algo próximo de 40%. Com a ambição de vender uma das maiores empresas de energia do País, o governo pode ter de se contentar, neste ano, em liquidar a Ceitec, conhecida pelo apelido pejorativo de “chip do boi”.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/2/1594091840122.jpg>

Ceitec, que fabrica chips, está sendo liquidada após recomendação do governo. Foto: Bruno Domingos/Reuters

subsiidiárias, coligadas e participações. Com isso, o rol de ativos caiu para 614.

O Ministério da Economia contabiliza seus feitos nessa área de forma diferente. Segundo a pasta, no início de 2019, a União detinha 698 ativos entre estatais de controle direto, subsidiárias, coligadas e simples participações em empresas. Desde então, 84 ativos deixaram essa lista – entre

O balanço da pasta não inclui nenhuma estatal federal de controle direto que foi privatizada ou liquidada. Pelo contrário: o governo ainda criou a NAV, a ser responsável pela navegação aérea, que antes cabia à Infraero.

Entre as realizações que o governo menciona está a venda da TAG e da BR Distribuidora, subsidiárias da Petrobrás. Esse tipo de processo, no entanto, não é considerado uma privatização, mas um desinvestimento – venda de subsidiária pela matriz, que coordena todo o processo. As leis que regem o processo também são diferentes.

O início do processo da venda da TAG se deu em 2017, ainda no governo anterior, quando a companhia anunciou seu plano de desinvestimentos. A conclusão da venda, no entanto, só se deu em 2019, por causa de uma liminar do Supremo Tribunal Federal (STF) dada em 2018 e derrubada no ano passado.

No caso da BR Distribuidora, a abertura de capital ocorreu em 2017, mas a transformação da empresa numa corporation – sem controle definido – ocorreu, de fato em 2019.

Economista e diretora da área de privatizações do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) durante o governo Fernando Henrique Cardoso, Elena Landau avalia que o programa de desestatização do governo não anda porque, na verdade, o presidente e a maioria de seus ministros são contra a venda e liquidação de estatais.

“Todos sabiam que não existia tanta empresa para vender e que havia um enorme desconhecimento sobre esse valor de R\$ 1 trilhão das empresas”, afirmou Elena. “Não estou preocupada com a pressa, porque o processo é lento mesmo. A questão é a falta de decisão.”

A economista diz ainda que usar o aumento de gastos públicos em saúde e programas de apoio à população com a pandemia como motivo para privatizar empresas é um erro. "A justificativa para privatização só em cima do fiscal não ajuda. A privatização é muito mais que isso. É mais eficiência e produtividade na economia e melhores serviços", afirmou. Ela destacou ainda que a venda de subsidiárias não arrecada dinheiro para o Tesouro, mas sim para a empresa-mãe.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/07/2020

STF E CONGRESSO PODEM SER OBSTÁCULOS PARA A VENDA DE ESTATAIS E REFINARIAS

Líderes da Câmara e Senado acreditam que Petrobrás burlou a legislação para repassar ativos a iniciativa privada, sem o aval do Legislativo

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Com ajuda do Supremo Tribunal Federal (STF), o Congresso Nacional pode se tornar um obstáculo aos planos do governo para vender estatais. Os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), pediram ao STF a concessão de uma cautelar para impedir a venda das refinarias da Petrobrás na Bahia e no Paraná. Eles consideram que a companhia burlou a legislação para repassar esses ativos à iniciativa privada sem aval do Legislativo.

A venda de refinarias é parte do plano de desinvestimentos da Petrobrás, anunciado em 2016, por meio do qual a companhia informou que iria focar sua atuação nas atividades de exploração de petróleo e gás em águas profundas. Utilizando-se da Lei das Estatais (13.303/2016) e de um entendimento do STF, que deu aval prévio à venda de subsidiárias pela empresa-mãe sem que seja necessária autorização do Congresso, a companhia deu início às tratativas para a venda dessas duas refinarias. O problema é que, tecnicamente, elas não seriam subsidiárias separadas – como a transportadora TAG e a BR Distribuidora, já privatizadas – e sim ativos da holding Petrobrás.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/2/1594091870029.jpg>

Senadores acreditam que a Petrobrás tentou driblar o Congresso. Foto: Geraldo Falcão/Estadão

Para o Congresso, a companhia não poderia ter transferido as refinarias para novas empresas criadas apenas para serem vendidas ao setor privado. Isso seria uma infração à Lei do Petróleo para driblar outra lei, a que criou o Plano Nacional de Desestatização, que veda a privatização de estatais que exploram e refinam petróleo.

A interpretação que a Petrobrás deu à legislação é um desvio de finalidade para driblar o Congresso, afirma o senador Jean-Paul Prates (PT-RN). “Em algum momento do passado, o

Estado, com aval do Congresso, decidiu, por lei, que haveria presença estatal nesse segmento. Para desfazer isso, terá de haver lei também.”

O senador diz que a empresa pode até convencer o Congresso de que precisa criar uma subsidiária para sair do refino, mas o Legislativo precisa saber o motivo dessa decisão. “Não importa o tempo que leve. Se levou 20 anos para dizer que precisava de estatal, pode levar outros 20 para dizer que não precisa mais. É a lei”, disse. “Essa não é uma decisão de diretoria ou conselho de empresa. É uma decisão de Estado, e o Legislativo faz parte e deve fazer parte disso.”

Em nota conjunta, os Ministérios da Economia e de Minas e Energia informaram que a venda de refinarias está alinhada às diretrizes e objetivos estratégicos da Petrobrás. As pastas avaliam também que essa medida promove a livre concorrência no setor e preserva os interesses do consumidor.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/07/2020

PETROBRÁS ANUNCIA AUMENTO DE 5% NA GASOLINA NAS REFINARIAS

Reajuste vale a partir de quarta-feira e é segundo do mês, acompanhando a recuperação do preço do petróleo no exterior

Por Denise Luna, O Estado de S.Paulo

RIO - A Petrobrás informou às distribuidoras que a partir de quarta-feira, 8, a gasolina estará 5% mais caras nas refinarias. Esse é o segundo aumento do mês de julho, acompanhando a recuperação do preço do petróleo no mercado internacional.

No dia 1º de julho, o combustível havia sido reajustado em 3%. O preço do diesel desta vez não foi alterado, depois de subir 6% no primeiro dia do mês. Segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), o aumento médio da gasolina será de R\$ 0,0797 por litro.

O petróleo tem se mantido em patamar acima de US\$ 40 o barril nas últimas semanas, impulsionado por uma percepção de aumento de demanda pela commodity.

Nesta terça-feira, 7, o petróleo do tipo Brent, usado como parâmetro pela Petrobrás, subiu 0,42% para os contratos de setembro, cotado a US\$ 43,29 o barril.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/07/2020

THE ECONOMIST: E SE A AVIAÇÃO NÃO SE RECUPERAR DA COVID-19?

Como a pandemia transformou a indústria de viagens; um cenário imaginário de maio de 2022

Por The Economist

Em setembro de 2019, um grupo de ativistas climáticos bolou um plano para fechar o Heathrow, em Londres, o maior aeroporto da Europa. O Heathrow Pause, um grupo dissidente do movimento Extinction Rebellion, se inspirou num episódio que acontecera em Gatwick no ano anterior, quando um drone não autorizado fechou o segundo maior hub da Grã-Bretanha por três dias. Eles queriam repetir a estratégia em Heathrow. Mas seus drones não conseguiram decolar, por causa do sinal de interferência do aeroporto.

Em dezembro de 2019, o Extinction Rebellion tentou fechar Heathrow mais uma vez, bloqueando sua via de acesso com um trator rosa. Mas a polícia confinou o protesto a uma única faixa, então os passageiros podiam simplesmente contornar o problema.

Os ativistas que se deitaram na frente do trator naquela manhã fria de dezembro não tinham como saber que um vírus de apenas 0,1 microns de largura, a mais de 8 mil quilômetros dali, na China, estava prestes a ajudar sua causa, inadvertidamente. Poucos setores foram mais afetados pela pandemia de covid-19 do que as viagens aéreas. Os lockdowns do governo, as restrições a

viagens e os cancelamentos de passageiros amedrontados logo deixaram a maior parte da indústria no solo.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/5/1594124998251.jpg>

*Aeroporto de Heathrow
Passageira usando máscara caminha no esvaziado
aeroporto de Heathrow, em Londres, em abril. Foto:
Henry Nicholls/Reuters - 5/4/2020*

Em abril de 2020, o número de passageiros do Heathrow havia caído 97%, para o menor valor mensal desde a década de 1950. O número global de passageiros se saiu um pouco melhor, caindo 94%, para níveis vistos pela última vez em 1978. Seis meses de perdas depois - no valor de mais de US\$ 250 bilhões -, as finanças do setor estavam

em ruínas. A previsão feita em maio de 2020 pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês) de que o número de passageiros retornaria aos níveis pré-pandêmicos até 2023 agora parece bastante otimista.

Mas a previsão do órgão comercial de que apenas 30 das 700 companhias aéreas do mundo sobreviveriam à crise sem a ajuda do governo acertou na mosca. As empresas que não conseguiram obter resgates caíram como dominós, a começar pela Flybe, a maior companhia aérea regional da Europa, em março de 2020, a Virgin Australia em abril e a Latam, a maior da América Latina, em maio. Sir Richard Branson, fundador do Virgin Group, tornou-se a ilustração viva de seu velho gracejo: “O melhor jeito de virar milionário é começar bilionário e depois entrar no ramo das companhias aéreas”.

Nem mesmo as companhias aéreas que receberam ajuda do governo tiveram vida fácil. A Áustria e a França mostraram o caminho, impondo condições ambientais estritas. As companhias aéreas foram forçadas a reduzir suas emissões para cumprir metas severas e pôr fim à concorrência contra alternativas mais ecológicas, como os trens de alta velocidade. Isso aumentou seus custos e limitou sua receita potencial. E elas logo ficaram sem dinheiro, mais uma vez.

As companhias aéreas americanas gastaram bem rápido os US\$ 25 bilhões em repasses e empréstimos federais; a Air France-KLM e a Lufthansa fizeram o mesmo com os resgates no valor de quase € 10 bilhões (US\$ 11 bilhões) cada. O resultado foi um drástico definhamento das companhias aéreas do mundo.

De início, os executivos do setor pensaram que a pandemia causaria interrupções gerenciáveis, mas não catastróficas. Olhando para epidemias anteriores na Ásia, tais como a Sars em 2002-03 e o surto sul-coreano de Mers em 2015, o que se esperava era um declínio acentuado no tráfego aéreo, seguido de um retorno à tendência original seis ou sete meses depois. Em retrospecto, era uma projeção excessivamente esperançosa. Uma recuperação curta e hesitante durante o outono de 2020 se viu sufocada pela segunda onda de infecções da pandemia.

“Desta vez é muito diferente”, diz Leigh Bochicchio, da Associação de Executivos de Viagens Corporativas, uma associação do setor nos Estados Unidos. “É um bicho muito diferente da Sars ou do 11 de setembro”. Depois desses choques do passado, não houve uma segunda onda de infecções, nem ataques terroristas quem lembrassem às pessoas o perigo de voar.

E, retrospectivamente, a Sars foi muito mais fácil para as companhias aéreas do que a covid-19. A Sars manifestava sintomas de imediato e podia ser detectada com verificações de temperatura nos aeroportos. Não era contagiosa nos primeiros estágios; os infectados podiam ser isolados antes de espalhar os vírus para as outras pessoas. A covid-19, por outro lado, não apresenta sintomas por até duas semanas após a infecção, período em que é contagiosa. Não é de se admirar que os especialistas logo descobriram que as viagens aéreas eram o principal meio pelo qual a doença se espalhava pelo mundo.

No passado, o setor aéreo sempre se recuperava totalmente das crises. Mas, desta vez, foi diferente. A fantasia do Extinction Rebellion já não parece tão inconcebível. Com as perspectivas de uma vacina ainda incertas, as viagens de negócios começaram a aumentar novamente em 2021, ainda que apenas a conta-gotas. A maior desaceleração global desde a Depressão fez com que os orçamentos de viagens corporativas se transformassem numa linha de planilha fácil de apagar.

Até mesmo as empresas que estão solventes o suficiente para permitir que seus funcionários viagem não parecem dispostas a fazê-lo. “As pessoas estão se sentindo mais confortáveis com reuniões online, e isso não tem volta”, observa Bochicchio.

Depois da crise financeira global de 2007-09, as viagens de negócios internacionais caíram um terço em muitos países e nunca mais se recuperaram. As empresas encontraram novas maneiras de fazer negócios usando chamadas de vídeo. Essa história se repetiu com mais intensidade depois da covid-19. Muitos eventos corporativos migraram de vez para a internet.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/4/1594124690141.jpg>

Aeroporto em Barcelona

Passageiro usando máscara caminha pelo aeroporto El Prat, em Barcelona. Foto: Josep Lago/AFP - 6/7/2020

Outro efeito assustador foi que as empresas começaram a temer processos de funcionários que pegaram covid-19 em viagens a trabalho - uma possibilidade que suas seguradoras cada vez mais se recusam a cobrir. Como resultado, a idade média dos viajantes de negócios agora está caindo: pesquisas mostram que os millennials se consideram menos expostos à covid-19 e

têm mais probabilidade do que os trabalhadores mais velhos de considerar as viagens como um símbolo de status.

As viagens de lazer demoraram muito mais para se recuperar, mas não por causa de alguma relutância em voltar aos céus. Pesquisas durante a pandemia constataram que 69% dos americanos sentiam falta de viajar. Metade dos chineses esperava viajar mais quando a crise terminasse. E o dado mais extraordinário de todos: 23% dos britânicos disseram que planejavam estar no primeiro voo considerado seguro.

No entanto, muitas “pontes aéreas” e “bolhas de viagem” recém-estabelecidas - pares e grupos de países entre os quais os viajantes podiam se mover sem quarentena - entraram em pânico quando veio a segunda onda da pandemia, no outono de 2020. As “quarentérias” - passar férias no próprio país - viraram a norma em 2021, quando as pessoas trocaram as cabines dos aviões lotados por carros, trens e até navios de cruzeiro (que, apesar de terem se ligado às imagens das primeiras semanas do surto, acabaram se adaptando bem ao distanciamento social).

A indústria da aviação fez o possível para reconquistar os clientes com uma guerra de marketing, mas a imagem da tripulação de cabine vestida com equipamentos de proteção individual e tratando todos os passageiros como riscos biológicos não parecia muito tranquilizadora. Os governos desistiram da exigência de deixar os assentos do meio vazios, para manter o distanciamento social, quando as companhias aéreas reclamaram que a medida reduzia sua lotação. Mas isso gerou a suspeita de que as companhias aéreas estivessem mais preocupadas com os lucros do que com a segurança dos passageiros.

O fim dos voos de baixo custo

O aumento dos preços das passagens também impediu que os viajantes pegassem voos para sair de férias. Embora as tarifas tenham caído para colocar os traseiros de volta nos assentos depois

da primeira e da segunda vagas - caindo 35% em 2021, exatamente como previra o Dollar Flight Club, um site de viagens americano -, os preços baixos não duraram muito.

A Ryanair, a Wizz Air e a Air Asia, as maiores companhias de baixo custo do mundo, travaram a “mãe de todas as guerras tarifárias”, num esforço para quebrar todas as rivais não subsidiadas pelo estado na Europa e na Ásia. A consolidação resultante deixou o setor com pouca concorrência. Assim que puderam, as companhias aéreas começaram a repassar aos passageiros o custo extra de suas novas medidas de combate ao coronavírus. Analistas acham que, em breve, as tarifas poderão ser o dobro do que eram antes da pandemia.

Talvez o sinal mais claro da mudança de longo prazo da aviação tenha sido o colapso na demanda por novas aeronaves. Pouco antes da pandemia, as duas maiores fabricantes do mundo, Airbus e Boeing, previam que as viagens aéreas globais aumentariam 4,3% a cada ano nos 20 anos seguintes, exigindo a construção de cerca de 40 mil aeronaves novas. Agora elas não têm tanta certeza.

As companhias aéreas aposentaram mais de 5 mil aviões durante a pandemia. A Boeing cortou a produção futura em 50% e cancelou os planos de desenvolver duas novas aeronaves na próxima década. Até mesmo a Airbus, que tem pedidos suficientes para manter suas linhas de montagem ocupadas por uma década, decidiu diminuir a produção em 30%.

As maiores baixas foram os aviões maiores. Quase todos os Boeing 747, outrora chamados de “Reis dos Céus”, ficaram no chão em 2020 e nunca mais levantaram voo. Ainda maior, o superjumbo saiu igualmente mal. “O A380 acabou”, lamentou durante a pandemia Sir Tim Clark, da Emirates. Até então dona de 115 dos 242 existentes, a Emirates aposentou 40% deles em 2020.

Planejadores e companhias aéreas estão depositando suas esperanças para uma ressurreição das viagens na sede de viajar dos jovens e na crescente classe média do mundo em desenvolvimento. Mas sua fé talvez esteja equivocada. Os jovens têm uma profunda consciência climática e, encorajados por ativistas como Greta Thunberg, começaram a se gabar por só viajar de trem. Vários governos europeus aumentaram o investimento em trens de alta velocidade como parte de seus pacotes de estímulo à economia. Pesquisas sugerem que pessoas com menos de 25 anos veem as mudanças climáticas e a poluição como as duas questões mais importantes que o planeta enfrenta. Enquanto isso, no mundo em desenvolvimento, a pandemia na África e na Índia destruiu a ilusão de que viajar de avião era mais seguro ou mais higiênico do que de carro ou nos trens a diesel superlotados.

Que a covid-19 expôs a fragilidade da globalização é um fato particularmente óbvio no caso da aviação. O setor não pode mais confiar no crescimento constante do passado - nem mesmo em qualquer crescimento. Mas os historiadores escreverão que não foram movimentos ambientais radicais como o Extinction Rebellion que acabaram com a tendência. Em vez disso, foi a combinação de um vírus microscópico com um capitalismo de livre mercado.

Desde que Orville e Wilbur Wright alçaram seu primeiro voo, em 1903, os cinco anos anteriores à pandemia foram o único período no qual o setor conseguiu cobrir seus custos de capital. Mais uma vez chamuscados, agora pela covid-19, muitos investidores decidiram ficar longe de qualquer coisa que voe.

O bilionário Warren Buffett certa vez brincou: “Se um capitalista de visão estivesse presente naquele dia em Kitty Hawk, ele teria feito um grande favor a seus sucessores dando um tiro em Orville”.

Durante a pandemia, Buffett percebeu que essa observação histórica não era brincadeira. Ao vender suas ações de companhias aéreas americanas com uma perda de vários bilhões de dólares, ele observou que os investidores deveriam evitá-las. Seu motivo: “O mundo mudou depois da covid-19”. / TRADUÇÃO DE RENATO PRELORENTZOU

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

NORTE-AMERICANA VIASAT VAI DISPUTAR MERCADO DE INTERNET RESIDENCIAL

Por Anne Warth

A norte-americana Viasat coloca os pés amanhã, 7, no mercado de internet residencial. O serviço será oferecido a partir do satélite da Telebrás, o primeiro com cobertura de Ka (tecnologia mais moderna) em 100% do território nacional. A empresa promete preços competitivos e alta velocidade para locais que hoje não contam com nenhum serviço de banda larga. Os pacotes começam em oito Estados, entre eles São Paulo, Rio de Janeiro e Amazonas, e devem ser ampliados para todo País até o fim deste ano.

Esta matéria foi publicada no Broadcast no dia 06/07 às 18:16:37

contato: colunadobroadcast@estadao.com

Siga a @colunadobroad no Twitter

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 07/07/2020



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

CCR ASSINA CONTRATO DE CONCESSÃO DA BR-101 (SC) COM PRAZO DE 30 ANOS

O contrato garante o investimento de R\$ 3,4 bilhões e cobertura de custos operacionais de R\$ 4 bilhões

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

O Grupo CCR assinou nesta segunda-feira (6) o contrato de concessão do trecho de 220,4 quilômetros da BR-101, em Santa Catarina, por meio da Concessionária Catarinense de Rodovias. Com prazo de 30 anos, o contrato garante o investimento de R\$ 3,4 bilhões e cobertura de custos operacionais de R\$ 4 bilhões.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a concessão rodoviária vai de Palhoça até a divisa com Rio Grande do Sul. A rodovia corta os municípios catarinenses de Paulo Lopes, Garopaba, Imbituba, Laguna, Pescaria Brava, Capivari de Baixo, Tubarão, Treze de Maio, Jaguaruna, Sangão, Içara, Criciúma, Maracajá, Araranguá, Sombrio, Santa Rosa do Sul e São João do Sul.

A solenidade de assinatura foi realizada em Jaguaruna (SC) com participação do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, diretores da ANTT e executivos da CCR. O governo estima que serão criados mais de 1 mil empregos diretos e cerca de 500 empregos indiretos.

A CCR arrematou a concessão do trecho catarinense da BR-101 em leilão realizado em fevereiro. Ao oferecer um deságio de 62,04% sobre a tarifa de referência, o grupo bateu a rival Ecorodovias, que havia oferecido um desconto 51,63% sobre o valor máximo do pedágio definido no edital.

O projeto de concessão prevê que, a partir do sexto mês da contratação, serão oferecidos serviços operacionais aos usuários, como socorro mecânico, atendimento médico de emergência, sistema de informações e comunicação.

Antes da cobrança do pedágio, ainda no primeiro ano do contrato, a concessionária deverá atingir padrões mínimos de segurança e conforto, como reparos no pavimento e acostamento, adequação da sinalização, recuperação emergencial de pontes, viadutos e drenagem, limpeza da faixa de domínio, entre outros.

Até o quinto ano da concessão, a gestora da rodovia deverá fazer intervenções mais estruturais, como a construção de acessos, vias marginais e faixas adicionais em pontos críticos

A ANTT informou que serão implantadas 98 quilômetros de faixas adicionais, 70 quilômetros de vias marginais, além de passarelas, rotatórias, dispositivos em desnível, adequação de acessos, canalização de fluxos de tráfego.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/07/2020

LIVE DO VALOR: FÁBIO ABRAHÃO, DIRETOR DO BNDES, FALA SOBRE O NOVO MARCO DO SANEAMENTO E O PAPEL DO BANCO NA INFRAESTRUTURA NESTA QUARTA, ÀS 11H

Por Valor 07/07/2020 17h04 Atualizado

Fábio Abrahão, diretor de infraestrutura, concessões e PPPs do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), é o entrevistado desta quarta-feira, 8 de julho, às 11h, na Live do Valor. O executivo vai falar sobre o novo marco do saneamento básico e sobre o papel do BNDES na estruturação de projetos para o setor. Abrahão vai tratar dos casos mais avançados de concessão na área de saneamento no banco, que incluem Alagoas e Rio de Janeiro. A Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae) é a principal concessão esperada para o saneamento a curto prazo.

O diretor do BNDES também vai falar das perspectivas para investimento em infraestrutura no Brasil em outras áreas, como logística e transportes, e sobre os riscos e oportunidades para os investidores do setor. Abrahão também discutirá o ambiente regulatório e o cenário para a infraestrutura na atual crise e no período pós-pandemia.

A entrevista, que será conduzida pelo chefe da Redação do Valor no Rio de Janeiro, Francisco Góes, pode ser acompanhada pelo site e pelas páginas do Valor no YouTube, LinkedIn e Facebook.

Fábio Almeida Abrahão é engenheiro mecânico graduado pela UFRJ e mestre em administração pelo Instituto COPPEAD/UFRJ. Coursou também especialização em gestão, estratégia e inovação pelo MIT/Sloan. Atuou como assessor especial do Ministro de Estado da Economia. Como sócio-fundador do Infra Partners Investimentos, liderou mais de 40 decisões de investimento em infraestrutura e iniciativas de turnaround. Foi fundador de dois operadores logísticos de base tecnológica, com atividade em todas as regiões do Brasil e países da América Latina

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/07/2020

PETROBRAS INICIA DESCOMISSIONAMENTO DA PLATAFORMA P-12, NA BACIA DE CAMPOS

De acordo com o plano estratégico da companhia, 18 instalações passarão pelo processo até 2024

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo 07/07/2020 09h56 Atualizado

A Petrobras disse ter iniciado o descomissionamento da plataforma B-12, na Bacia de Campos (RJ), após obter aprovação da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), da Marinha e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama).

A empresa disse que os descomissionamentos das plataformas P-07 e P-15, na Bacia de Campos, e da FPSO Piranema, na Bacia de Sergipe-Alagoas, também estão previstos para acontecerem em 2020.



[https://s2.glbimg.com/hzTOBBrsDLfc2NBzY7OqJTT155w=/0x0:3000x2000/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/B/p/o0bugaT1qNHd0s2lf6Ng/24503301-h877923.jpg](https://s2.glbimg.com/hzTOBBrsDLfc2NBzY7OqJTT155w=/0x0:3000x2000/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/B/p/o0bugaT1qNHd0s2lf6Ng/24503301-h877923.jpg)

— Foto: Rich Press/Bloomberg

De acordo com o plano estratégico da companhia para 2020-2024, 18 plataformas de produção serão descomissionadas até 2024.

Segundo a Petrobras, serão utilizadas as melhores práticas para realizar o descomissionamento. “Em parceria com outras empresas e com a comunidade científica, foram desenvolvidas metodologias que permitem a identificação da alternativa que melhor equilibra os aspectos de segurança, meio ambiente, técnico, social e econômico”, diz o comunicado publicado na CVM.

As plataformas P-07, P-12 e P-15 serão ofertadas em leilão público previsto para ocorrer no mês de julho.

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

COSAN JÁ ESTÁ DISCUTINDO POTENCIAL IPO DA RAÍZEN COM SHELL, DIZ DIRETOR FINANCEIRO

Executivo diz que o foco é ir a mercado quando as condições estiverem favoráveis

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

A Cosan já está discutindo com a Shell, sua sócia na Raízen, uma potencial oferta inicial de ações (IPO) da joint venture, na esteira da reestruturação societária que será promovida pelo grupo brasileiro, disse há pouco o diretor financeiro da Cosan, Marcelo Martins. “Já fizemos progressos, mas ainda não há um acordo final”, disse o executivo, em teleconferência com analistas e investidores.

Conforme Martins, a situação mais complexa entre as controladas da Cosan é justamente a da Raízen, uma vez que as decisões não dependem exclusivamente da companhia. “Nosso foco é chegar a um acordo e ir a mercado quando as condições estiverem favoráveis”, afirmou, acrescentando que as sócias ainda não chegaram a discutir se, em caso de seguir adiante com o IPO, haverá duas operações, uma para Raízen Combustíveis e outra para Raízen Energia.



[https://s2.glbimg.com/Kd3OYiXYndwou3Khu86uePS8ilQ=/0x0:806x446/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/t/Q/tnBrm1QdyaRzMkqQBllgg/screenshot-1.png](https://s2.glbimg.com/Kd3OYiXYndwou3Khu86uePS8ilQ=/0x0:806x446/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/t/Q/tnBrm1QdyaRzMkqQBllgg/screenshot-1.png)

— Foto: Reprodução / Facebook Cosan

Martins destacou ainda que a Cosan pretende se manter no controle das operações atuais e as ofertas iniciais de ações das controladas não devem coincidir em termos de data. A incorporação da Cosan Limited pela Cosan S.A. deve trazer alguma economia, particularmente na linha de despesas gerais e administrativas, mas ainda não há estimativa para as sinergias.

Paula Kovarsky, chefe de relações com investidores da Cosan Limited, afirmou que a consumação da reorganização societária que está em estudo neste momento ampliará a liquidez da companhia em bolsa,

“Nossa governança tem melhorado nos últimos anos, mas sempre havia algum questionamento sobre a complexa estrutura societária. Chegou o momento de resolver isso”, disse a executiva, em teleconferência com analistas e investidores para comentar o assunto.

Em linhas gerais, a Cosan Limited e a Cosan Log serão incorporadas pela Cosan S.A., que emitirá recibos de ações (ADRs) nos Estados Unidos para possibilitar a troca de papéis da Cosan Limited, que é listada na bolsa americana.

Conforme a executiva, a estimativa atual é de conclusão da operação em 250 dias. Os comitês independentes que serão constituídos para definir os termos da reorganização societária devem estar formados em 45 dias, com divulgação das recomendações em 180 dias contados a partir de sexta-feira. Além das aprovações necessárias, a consumação da operação levará em conta as condições de mercado, observou Paula.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 07/07/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMEÇA DESCOMISSIONAMENTO DA P-12; TRÊS PLATAFORMAS TÊM PDI APROVADO ANTES DO LEILÃO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 07/07/2020 - 15:55

ANP aprova PDI da P-07. Plano estratégico da Petrobras para 2020-2024 prevê 18 plataformas de produção a serem descomissionadas até 2024.

A Petrobras iniciou o descomissionamento da plataforma P-12, na Bacia de Campos, após aprovação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e da Marinha. Também estão previstos para 2020 os descomissionamentos da P-07 e P-15, na Bacia de Campos, e da FPSO Piranema na Bacia de Sergipe-Alagoas. As plataformas P-07, P-12 e P-15 serão ofertadas em leilão marcado para próxima quinta-feira (9). De acordo com o plano estratégico da companhia para 2020-2024, 18 plataformas de produção serão descomissionadas até 2024.

A estatal realiza trabalhos de preparação da unidade para o descomissionamento porque ela precisa deixar preparada a partida para o comprador, exceto que o edital determine alguns procedimentos por conta do comprador, como retirar amarras e âncoras. No caso de a plataforma não ser arrematada, ocorre um novo leilão, conforme a nova regulação (resolução 817/2020) da ANP.

Campo	Tipo de aprovação	Principais instalações	Bacia	Concessionário	Ambiente
Voador	Parcial	P-27	Campos	Petrobras	Marítimo
Carapiá	Total	Poços	Santos	Petrobras	Marítimo
Roncador	Parcial	FPSO Brasil	Campos	Petrobras	Marítimo
Marlim Sul	Parcial	FPSO Marlim Sul	Campos	Petrobras	Marítimo
Bauna Sul	Total	Poços	Santos	Petrobras	Marítimo
Tubarão Azul	Parcial	FPSO OSX-1	Campos	Dommo	Marítimo
Pirapitanga	Total	Poços	Santos	Petrobras	Marítimo
Mexilhão	Parcial	Poços	Santos	Petrobras	Marítimo
Cação	Total	PCA-01, PCA-02, PCA-03	Espirito Santo	Petrobras	Marítimo
Guaiúba	Total	Poços	Potiguar	Petrobras	Marítimo
Tambuatá	Total	Poços	Santos	Petrobras	Marítimo
Salema Branca	Total	Poços	Potiguar	Petrobras	Marítimo
Tartaruga Verde	Parcial	FPSO Cidade de Rio das Ostras	Campos	Petrobras	Marítimo
Piranema	Total	FPSO Piranema Spirit	Sergipe-Alagoas	Petrobras	Marítimo
Guajá	Total	Poços	Potiguar	Petrobras	Marítimo
Linguado	Parcial	P-12	Campos	Petrobras	Marítimo
Camarão Norte	Total	Poços	Camamu-Almada	Petrobras	Marítimo
Espadarte	Parcial	FPSO Cidade do Rio de Janeiro; FPSO Espadarte	Campos	Petrobras	Marítimo
Piraúna	Parcial	P-15	Campos	Petrobras	Marítimo
Bicudo	Parcial	P-07	Campos	Petrobras	Marítimo

Fonte ANP 07/07/2020

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200707-tabela-planos-descomissionamento-anp.jpg>
 200707-tabela-planos-descomissionamento-anp.jpg

O processo de descomissionamento começa mesmo antes do leilão devido a uma série de procedimentos precisam ser realizados. As linhas, por exemplo, precisam ser lavadas e desconectadas. Os risers devem ser desconectados, assim como as plantas inertizadas, equipamentos e segurança e sobrevivência em dia, guinchos de ancoragem revisados para retirada das amarras ou, procedimento de corte de amarras, cabos de nylon, flutuadores, estejam prontos, no caso de serem abandonados.

Para o consultor Mauro Destri, a segurança jurídica não representa mais uma ameaça, uma vez que a ANP aprovou os planos de descomissionamento das três plataformas. “Quanto à atratividade, como não tenho notícia de uma derrota que permita internalizar as mesmas, acredito que as empresas ‘sucateiras’ internacionais virão com apetite. Não quer dizer que são esperados lances altos”, analisou. Destri considera que a nova norma da agência foi preparada para reduzir os riscos jurídicos.

A Petrobras ressaltou que o descomissionamento das plataformas será realizado de acordo com as melhores práticas mundiais. Segundo a companhia, em parceria com outras empresas e com a comunidade científica, foram desenvolvidas metodologias que permitem a identificação da alternativa que melhor equilibra os aspectos de segurança, meio ambiente, técnico, social e econômico.

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

ENTIDADES DEFENDEM QUE PL 137/2020 ASSEGURE 50% DO FMM PARA INDÚSTRIA NAVAL

Por Dérika Virgulino INDÚSTRIA NAVAL 06/07/2020 - 18:50



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170618-ERG1-estaleiro-rio-grande.jpg>

Arquivo

Entidades avaliam que seja necessário assegurar os projetos aprovados e em andamento para a garantia de empregos no pós-pandemia.

O Projeto de Lei Complementar (PL) nº 137/2020, do deputado Mauro Benevides Filho (PDT/CE) que visa liberar R\$ 177,7 bilhões de recursos de 29 fundos setoriais para o combate à pandemia e mitigação dos seus efeitos econômicos, incluindo do Fundo da Marinha Mercante (FMM), vem causando preocupação em entidades ligadas ao setor naval. Embora reconheçam o mérito do projeto, as entidades defendem que pelo menos 50% do fundo sejam assegurados à

continuidade dos projetos aprovados pela diretora do FMM. O PL deve ser votado pelo plenário da Câmara dos Deputados em caráter de urgência.

De acordo com o projeto, os recursos serão destinados aos gastos com saúde e assistência social; com as despesas do auxílio emergencial para pessoas em situação de vulnerabilidade social; para a manutenção de emprego e renda, bem como para o auxílio financeiro aos estados e municípios.

Para o vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sérgio Bacci, embora seja evidente que todos devam apoiar uma proposta de ajuda a uma situação de emergência, como a atual, é necessário o que país pense de forma mais ampla, sobretudo, no contexto de pós-pandemia.

Ele entende que a desvinculação total pode ser prejudicial à criação de empregos no setor naval, fundamental para a retomada da economia após a crise do novo coronavírus. “Minha preocupação é com a questão dos empregos”, frisou. Segundo ele, mesmo que o projeto tenha como objetivo ajudar a sociedade em um momento de pandemia é preciso pensar o país no contexto de pós-pandemia. Ele avalia que a redução dos recursos do fundo prejudica a indústria naval e, conseqüentemente, a necessária geração de empregos em um momento de crise como o atual.

Por esta razão, Bacci defende que pelo menos 50% do FMM sejam assegurados para os projetos da indústria naval. Essa mesma proposta também é defendida pelo presidente do Sindicato da Indústria da Construção Naval do Pará (Sinconapa), Fábio Vasconcellos. Além de propor a desvinculação de apenas metade do fundo, ele entende que esses recursos devam ser utilizados o máximo possível para proteger os empregos existentes nos vários projetos já aprovados e em andamento.

“Acho que deveria ser aprovada a utilização de parte dos fundos, que tem destinação específica e farão falta nos vários setores da economia. Se forem utilizados 100%, cobrimos um santo para descobrirmos outro”, afirmou Vasconcellos. Portanto, na análise dele, caso sejam desvinculados os 100% do FMM ocorrerá impacto no setor da indústria naval, tendo em vista que existem liberações previstas de obras em andamento e projetos aprovados que são muito importantes para o mercado, para o setor, bem como para a geração de empregos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2020

AFRMM ARRECADA R\$ 1,3 BILHÃO NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 06/07/2020 - 18:55



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200706-tecon-santos-divulgacao.jpg>

Arquivo

Relatório aponta que R\$ 29,3 milhões dos recursos foram aplicados ao financiamento de projetos de embarcações nesse período

A arrecadação bruta do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), principal fonte de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), totalizou R\$ 1,3 bilhão no primeiro trimestre deste ano, 41,9% acima do montante dos três primeiros meses de 2019 (R\$ 922,8 milhões). Consideradas as deduções, a arrecadação líquida somou R\$ 1,23 bilhão no primeiro trimestre de 2020, 195,7% superior aos R\$ 415 milhões contabilizados no mesmo período do ano passado. Já o quantitativo de recursos arrecadados ao FMM no primeiro trimestre foi de R\$ 2,6 bilhões.

Destinação legal do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

Destinação AFRMM	[R\$ milhões]			
	1º Trimestre		Acumulado no ano	
	2019	2020	2019	2020
AFRMM total	415,1	1.227,3	415,1	1.227,3
FMM	276,4	817,0	276,4	817,0
DRU	124,5	368,2	124,5	368,2
FNDCT	8,7	25,8	8,7	25,8
FDEPM	4,4	12,9	4,4	12,9
FN	1,2	3,4	1,2	3,4

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200706-tabela-afrmm-1t2020.jpg>
200706-tabela-afrmm-1t2020.jpg

Da arrecadação líquida total, R\$ 817 milhões estão relacionados à parcela da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM. Outros R\$ 368 milhões correspondem à desvinculação de receitas da União (DRU), além de R\$ 25,8 milhões para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT), R\$ 12,9 milhões para Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (FDEPM) e R\$ 3,4 milhões para o Fundo Naval (FN). Cada elemento do trimestre teve variação positiva aproximada de 195,7% na comparação ano a ano, de acordo com relatório do Ministério da Infraestrutura.

No primeiro trimestre de 2020, foram aplicados R\$ 111,3 milhões de recursos do FMM. Desse montante, R\$ 29,3 milhões dos recursos foram aplicados ao financiamento de projetos de embarcações e R\$ 82 milhões correspondem a ressarcimento à Receita Federal. No balanço de janeiro a março, não houve registro nem de recursos aplicados a financiamento de projetos de estaleiros, nem ressarcimento DEFOM, aquele percentual destinado às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstos em lei.

Aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM)

Aplicação de Recursos do FMM	[R\$ milhões]					
	1º Trimestre			Acumulado no Ano		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
Financ. a Projetos - Embarcações	1.483,15	29,31	-98,02%	1.483,15	29,31	-98,02%
Financ. a Projetos - Estaleiros	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Ressarcimento DEFOM ⁽¹⁾	0,002	0,0	-100,0	0,002	0,0	-100,0
Ressarcimento RFB	507,6	82,0	-83,85	507,6	82,0	-83,85
DESEMBOLSO TOTAL	1.990,7	111,3	-94,4%	1.990,7	111,3	-94,4%

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200706-tabela-02-afrmm-1t2020.jpg>
200706-tabela-02-afrmm-1t2020.jpg

Em 2019, os valores brutos arrecadados no AFRMM totalizaram R\$ 4,3 bilhões, 7,6% acima dos R\$ 4 bilhões arrecadados em 2018. No último trimestre de 2019, essa arrecadação ficou em R\$ 1,2 bilhão, segundo balanço do Ministério da Infraestrutura. Pela legislação atual, a arrecadação do AFRMM inclui os montantes referentes a 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até 31 de dezembro de 2023 (DRU), previstas pela emenda constitucional 93/2016, e a parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, dos três fundos beneficiados, conforme a Lei 10.893/2004: FNDCT (3%); FDEPM (1,5%); e FN (0,40%).

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

CODEBA DÁ INÍCIO À IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA ELETRÔNICO DE INFORMAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/07/2020 - 20:57



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160915-porto-de-salvador2.jpg>

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) deu início aos testes do Sistema Eletrônico de Informação –

SEI Multiórgãos, nova plataforma digital do Ministério da Infraestrutura (Minfra)

O setor de tecnologia da companhia está finalizando o cadastramento de usuários, que já poderão acessar o sistema, com o objetivo de conhecer e explorar a nova ferramenta. Na fase dos testes, será possível verificar a hierarquia das unidades; conferir se as assinaturas de cada unidade estão corretas; além de criar processos e verificar os assuntos, estruturas e tipos de documentos disponibilizados.

A implementação do SEI começou em abril pelo Minfra. A incorporação da ferramenta está sendo feita de forma gradual, seguindo uma extensa programação. O cronograma dividiu as empresas vinculadas ao Minfra em cinco grupos. A Codeba faz parte do escalonamento do Grupo 3, cuja implantação acontece entre os meses de agosto e setembro.

Com o Sistema Eletrônico de Informação, as empresas vinculadas poderão compartilhar uma base de dados única. Assim, será possível para a Codeba consultar, assinar e tramitar documentos eletrônicos internamente e entre o ministério e as demais entidades cadastradas no novo sistema digital, modernizando os atuais procedimentos.

A adesão ao SEI traz outros benefícios, como a redução de custos financeiros e operacionais — já que interfere nos gastos com papel, impressão e transporte — além de proporcionar maior transparência e agilidade nos trâmites processuais.

Por meio do SEI Multiórgãos, a tramitação dos processos acontece de forma direta, imediata e segura. A ferramenta permite o compartilhamento dos processos na íntegra, sem a necessidade de outros mecanismos de envio ou entrega, resultando em mais segurança no registro das informações.

Fonte: Codeba

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2020