



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

FREDERICO BUSSINGER: PORTO DE SANTOS: O NOVO E O FUTURO PODEM ESTAR NO "FUNDÃO DO ESTUÁRIO"

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de Santos segue desconhecido. Mas, aos poucos, novos dados e informações são veiculados pelas autoridades

Frederico Bussinger 17.07.20 16h49

"Criar é retirar do óbvio o inusitado" (Grafite em muro paulistano)

"O que não dá para ser feito? Mas, que se for feito, muda tudo!" (Joel Barker)

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de Santos segue desconhecido. Mas, aos poucos, novos dados e informações são veiculados pelas autoridades. Os principais: i) Cenários de demanda para 2060 (horizonte): entre 233,5 e 326,7 Mt/a; ii) Até 2040: incremento de volume e capacidade da ordem de 80 Mt/a; iii) Diretrizes principais: "clusterização" (concentração de terminais por tipo de carga: o velho e bom zoneamento - o "Z" do PDZ!) e expressivo aumento do modal ferroviário de/para o complexo portuário: 129 Mt/a em 2060 (hoje 45 Mt/a); passando de 33% para 47% de participação no "market share".

Para atingir essas metas haverá, também, necessidade de pesadas intervenções estruturantes nos acessos (hidro, rodo e férreo). Mais que o montante estimado de investimentos (cerca de R\$ 2 bilhões), chama atenção, e gera incertezas, as múltiplas interfaces para que tal aconteça: remoções, desapropriações, realocações, demolições, licenciamentos etc, envolvendo interesses diversos e distintas autoridades; nem sempre sintonizados em termos de prioridades e cronogramas.

Tudo isso, vale lembrar, praticamente na atual área do Porto Organizado (poligonal). Mas há alternativa: o complexo portuário santista tem uma característica muito peculiar; ou seja, é uma tripa com, aproximadamente, 25 km de extensão. Já o Porto Organizado (área interior à poligonal) algo da ordem de 12-13km. Ou seja, do pé-da-Serra até ele, a carga percorre ("passeia"?) por outros 12-13km do viário e no tecido urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista: os terminais graneleiros, atualmente os maiores usuários da ferrovia, incidentalmente localizados na entrada do Porto, tanto na Margem Direita como Esquerda, acabam tendo que percorrer mais: 20-25 km. No caso da Margem Direita, utilizando-se também das avenidas ou malha ferroviária do Porto; esta hoje sob administração da Portofer.

A pergunta é inevitável: a opção do PDZ e do Plano Mestre é se desdobrar para qualificar o Porto visando receber essa carga adicional; certo? Não seria mais lógico, eficiente, barato, urbana e ambientalmente amigável, e gerenciável, ao invés disso, poupar o atual Porto Organizado da maior parte desse expressivo incremento de movimentação? Particularmente dos granéis sólidos; vegetais e minerais?

Como? i) A combinação dofin/pier com esteiras permite separar, até por kms, o armazém/silo do ponto de atracação do navio: há inúmeros exemplos em portos brasileiros; inclusive no próprio Porto de Santos! ii) Com isso é possível localizar a armazenagem em pontos onde a conexão modal interior (ferrovia, hidrovia, rodovia) é mais eficiente; distante do navio. iii) A melhor analogia é o ar condicionado: antigamente o aparelho era uma unidade única. Atualmente os "Split System" permitem separar-se o evaporador (unidade interna) do condensador (externa).

Pois é! Se navios que calam até 13,2 metros podem chegar até o Tiplam, poderiam acessar outros pontos de pier ou boia de amarração no "Fundão do Estuário". Incidentalmente lá, no pé-da-Serra, rodovias se articulam; ferrovias também: inclusive onde têm seus pátios. E há inúmeras áreas na região que, com tal arranjo, poderiam ser utilizadas portuariamente.

Sim; há questões a serem resolvidas e barreiras a serem transpostas (vide próximos artigos). Mas se o horizonte é 2060, quanto pouquíssimos dos que hoje trabalham no Porto ainda estarão em atividade, não há razão para não ser considerado.

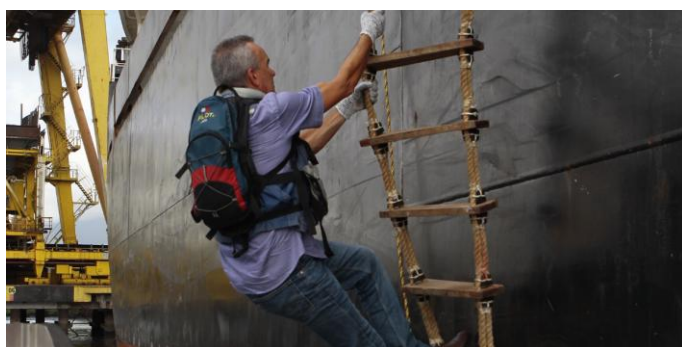
Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 17/07/2020

ACORDO VAI ESTIMULAR CABOTAGEM NO PORTO DE SANTOS

Termo foi firmado entre armadores e a Praticagem de São Paulo

Da Redação 17.07.20



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.109808:1594977928/Cabotagem.png?f=2x1&\\$p\\$f=9361c5f&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.109808:1594977928/Cabotagem.png?f=2x1&pf=9361c5f&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Termo foi firmado entre armadores e a Praticagem de São Paulo (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Um acordo entre a Praticagem de São Paulo e a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) pode estimular ainda mais a cabotagem no Porto

de Santos, garantindo que o valor desse transporte fique mais atrativo. Esse tipo de navegação é aquela realizada na costa de um mesmo país.

No acordo firmado entre os dois órgãos, a Praticagem se compromete a não reajustar os valores de seus serviços por um período de cinco anos para as empresas que fazem parte da entidade. Haverá apenas a correção monetária anual, feita pelos índices oficiais, para recompor a perda da moeda.

Além disso, dará um desconto de 19,9% para navios de bandeira brasileira. Os práticos atuam na orientação da navegação de navios em áreas abrigadas, como os canais de acesso aos portos. Seu trabalho ocorre à bordo, em contato direto com os oficiais dessas embarcações.

“Santos já tem um atrativo natural, é o hub port (porto concentrador de cargas) brasileiro. Na medida que contribuímos para a reduzir o custo para a navegação de cabotagem, devemos ter mais navios aqui. Estamos renunciando a parte da receita e apostando que o Governo Federal vai fomentar a cabotagem”, diz o presidente da Praticagem, Carlos Alberto de Souza Filho referindo-se ao projeto BR do Mar, programa para incentivar a cabotagem elaborado pelo Ministério da Infraestrutura e que, atualmente, está em análise na Casa Civil. O projeto ainda seguirá para ser aprovado pelo Congresso Nacional.

O presidente da Praticagem destaca ainda que, há 15 anos, não se firmava um acordo formal com os armadores de cabotagem. “Isso dá segurança jurídica e estabilidade para as duas partes. É uma previsibilidade, pois sabemos como isso vai ficar daqui a cinco anos. É bom para todos”, afirma Souza Filho.

Os armadores beneficiados pelo acordo são Aliança Navegação e Logística, Flumar Transporte de Químicos e Gases, Hidrovias do Brasil – Cabotagem, Grupo Log-In, MercosulLine Navegação e Logística e o Grupo Norsul.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 17/07/2020

EXPORTAÇÕES DE AÇÚCAR ESTÃO EM CRESCIMENTO NO PORTO

Unica cita aumento “expressivo” desde abril, quando ocorre o início da safra de cana-de-açúcar na região Centro-Sul

Da Redação 16.07.20 16h56



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.55241:1560257422/Porto-de-Santos-terminais-Termaq-Soja-Acucar.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=1e825c3&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.55241:1560257422/Porto-de-Santos-terminais-Termaq-Soja-Acucar.JPG?f=2x1&pf=1e825c3&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Unica cita aumento “expressivo” desde abril (Carlos Nogueira/AT)

A valorização do dólar perante o real, o início da safra de cana-de-açúcar e a redução da produção de etanol aumentaram a demanda de exportações de açúcar. Nesta quarta-feira (15), 33 navios estavam fundeados na Barra do Porto de Santos destinados à carga do produto. Mas, de acordo com o site da Autoridade Portuária de Santos (APS), apenas nove estavam planejados e aguardavam para atracar.

Segundo o diretor técnico da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica), Antonio de Padua Rodrigues, as escalas semanais de navios para embarque de açúcar tiveram crescimento expressivo desde a primeira semana de abril, quando ocorre o início da safra de cana-de-açúcar na região Centro-Sul.

“Assim, a nomeação para embarque saltou de 1 milhão de toneladas no início de abril para mais de 4 milhões de toneladas na terceira semana de maio, com um tempo de espera para atracação de 40 dias. Isso está acontecendo em vários terminais no Porto de Santos e também em Paranaguá (PR)”.

Rodrigues destaca que a fila supera 70 navios agendados, cujo destino principal neste momento é a China, seguido de Argélia e Indonésia. “Desde o início do ano, já tínhamos a expectativa de maior produção e exportação de açúcar, cenário que se acentuou num momento difícil que é a pandemia. São problemas pontuais de cunho operacional dado o alto movimento”.

De acordo com a Agência Willians, este ano está diferente do ano passado porque as usinas estão produzindo mais açúcar do que etanol, em decorrência da variação de preço. Segundo a empresa, como terminais estão atendendo um navio de cada vez, surge a fila. Mas as operações estão seguindo normalmente, destacou.

Os números do balanço de junho da Autoridade Portuária sobre a movimentação no cais santista, divulgados esta semana, confirmam o aumento da demanda pelo produto. Nos primeiros seis meses de 2020, foram embarcadas mais de 8,7 milhões de toneladas de açúcar, o que representa um crescimento de 40% em relação ao mesmo período do ano passado.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 17/07/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

BOLETIM INFORMATIVO AQUAVIÁRIO DA ANTAQ TRAZ DOIS NOVOS INDICADORES

Com edições trimestrais, o Boletim agora também traz o valor do THC nos principais terminais portuários do mundo e o índice de utilização da frota de navios porta-contêineres na cabotagem

Disponível para consulta no portal da ANTAQ na internet, o Boletim Informativo Aquaviário do 1º Trimestre de 2020 traz dois novos indicadores que, agora, comporão as edições trimestrais do documento. Assim, além da análise da movimentação portuária e do transporte de cargas no trimestre, o leitor também visualizará o valor do THC (Terminal Handling Charge) nos principais

terminais portuários do mundo e o índice de utilização da frota de navios porta-contêineres na cabotagem.



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/08/VANESSARODRIGUES-ALLIANZ-27-300x200.jpg>

Fotos: CCS/ARI/ANTAQ.

Com relação ao THC, foi possível constatar, por exemplo, que no terminal da Santos Brasil, no porto de Santos/SP, o preço padrão para movimentação de um contêiner de 20' no sentido exportação variou de US\$ 127 a US\$ 154, dependendo do transportador marítimo, ao passo que no Porto de Buenos Aires esse valor variou de US\$ 205 a US\$ 230; em Roterdã, de US\$ 223 a US\$ 255; e em Hamburgo, de US\$ 255 a US\$ 271.

Quanto à frota de embarcações que realizam serviços regulares na navegação de cabotagem, o índice de utilização atingiu 77,4% em março, apontando para uma elevada utilização das embarcações disponíveis.

Já em relação às estatísticas de movimentação dos portos públicos e portos privados, o documento aponta um decréscimo de 1,1% (2,7 milhões de toneladas) no primeiro trimestre deste ano em comparação com igual período do ano passado. Mas, mercadorias como açúcar e soja, petróleo e derivados apresentaram crescimento na movimentação no período.

De acordo com o Boletim da ANTAQ, a demanda chinesa aquecida pelos produtos agrícolas do Brasil, o câmbio favorável e a maior produção de combustíveis justificam o desempenho positivo desses produtos. O destaque negativo foi o minério de ferro, principal produto movimentado nas instalações portuárias brasileiras, que apresentou decréscimo de aproximadamente 18% na movimentação. Tal resultado deve-se a questões operacionais da VALE, bem como a condições climáticas mais severas.

Considerando o tipo de navegação, destaque para o crescimento de 14,9% na movimentação de cargas provenientes ou destinadas à cabotagem, sendo que a movimentação de contêineres nesse tipo de navegação cresceu 9,8% (em TEUs) em relação ao primeiro trimestre de 2019. Já o transporte de cargas na cabotagem cresceu 16,6%, tendo sido transportados 45,8 milhões de toneladas no primeiro trimestre de 2020.

O Boletim Informativo Aquaviário é produzido pelas gerências de Desenvolvimento e Estudos e de Estatística e Avaliação de Desempenho, da Superintendência de Desenvolvimento, Desempenho e Sustentabilidade da ANTAQ.

Clique aqui para acessar o Boletim Informativo Aquaviário do 1º Trimestre de 2020.

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 : 16/07/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

BUNGE ABRE INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE TRAINEE 2020

Assessoria de Comunicação

Processo seletivo será 100% online; empresa oferece diversos benefícios, incluindo programa de bem-estar e saúde mental

Com processo seletivo 100% online, a Bunge, uma das maiores empresas de alimentos e agronegócio do mundo, abre inscrições para o Programa de Trainee 2020. Recém-formados e profissionais com até três anos de formação podem se inscrever até 13 de agosto, pelo site: <http://bit.ly/38MfEIn>

As posições são para atuação nas áreas Corporativas, de Alimentos e Agronegócio da empresa, em unidades localizadas em diversos estados brasileiros. Podem participar do processo profissionais formados em áreas como Administração, Agronomia, Economia, Ciências da Computação, Comércio Exterior, Contabilidade, Engenharia Química, Engenharia de Alimentos e Tecnologia.

O processo seletivo, que dura dois meses, conta com quatro etapas. Além das três fases tradicionalmente remotas, que incluem inscrição, atividade de gamificação (técnicas de jogos digitais) para analisar habilidades cognitivas e dinâmica em grupo, a última etapa do processo, painel com gestor e entrevista final, também será em formato remoto neste ano.

"Os trainees que ingressam na Bunge participam de um programa que prevê o desenvolvimento desses jovens profissionais em aspectos técnicos e comportamentais, permitindo que tenham total imersão no negócio da empresa e criem projetos específicos para responder aos desafios das áreas de negócio da companhia", explica a gerente de Gestão de Talentos da Bunge, Livia Medeiros.

A remuneração para os trainees é de R\$ 6,5 mil, com contratação em regime CLT. Além do pacote básico de benefícios, a Bunge oferece previdência complementar e acesso ao programa de bem-estar e saúde mental da companhia. Os trainees também participam do Recompensar, programa que promove remuneração adicional a profissionais da empresa de acordo com o atendimento de metas da equipe e os resultados da companhia. Há, ainda, vagas abertas em outros países em que a Bunge atua na América do Sul. Para conferir os detalhes dessas vagas, basta acessar o site de inscrições.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 17/07/2020

ANIVERSÁRIO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO SERÁ MARCADO POR WEBINAR

ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas

Participantes abordarão temas como as recentes conquistas do porto e os projetos em andamento

Para celebrar os 110 anos de história do Porto do Rio de Janeiro, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) realizará um evento digital especial no dia do aniversário do porto (20 de julho), às 16 horas. O webinar, que será transmitido ao vivo pelo canal do Youtube da Agência Infra, contará com a participação de autoridades públicas e representantes de entidades e empresas no debate sobre o porto e sua importância para a cidade e o comércio exterior do Brasil.

Estão confirmadas as participações do secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura (MInfra), Marcelo Sampaio; do diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (DNHI /SNPTA) e presidente do Conselho de Administração da CDRJ, Dino Antunes Dias Batista; do diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira; do secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, Delmo Pinho; do diretor presidente da Cdurp, Cesar Barbiero; do diretor de Relações Institucionais do Sistema Firjan, Marcio Fortes; além dos principais executivos das empresas que atuam no Porto do Rio de Janeiro e de líderes das entidades que representam os trabalhadores do porto.

A transmissão será aberta ao público, sem necessidade de inscrição, e a pessoa interessada poderá assistir à live e enviar perguntas pelo link: <https://youtu.be/RHqkOwAP8Bo>. A iniciativa da CDRJ de realizar o webinar comemorativo tem a parceria do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Rio de Janeiro (Sindoperj) e das empresas arrendatárias do Porto do Rio de Janeiro

– ICTSI Rio, MultiTerminais, Pier Mauá, Triunfo Logística e Terminal de Trigo do Rio de Janeiro (TTRJ).

Conquistas e projetos

Como a CDRJ tem investido em alta tecnologia para a melhoria dos acessos aquaviário e terrestre ao Porto do Rio de Janeiro, entre os temas que serão abordados, estão a navegação noturna pelo Canal de Cotunduba, que está em fase de testes; as manobras experimentais (“ramp up”) dos navios de 336m de LOA; o ISPS Code e a elevação dos níveis de segurança portuária; a implantação do sistema de calado dinâmico e do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS), visando o aumento da segurança da navegação; e a informatização do sistema de controle do acesso de veículos e pessoas.

Outros assuntos previstos são a construção da Avenida Portuária, uma via exclusiva para caminhões que ligará a Avenida Brasil ao porto; a renovação da concessão da MRS que poderá contemplar projetos para aumentar a capacidade do porto pelo modal ferroviário; a melhoria da gestão da Autoridade Portuária; e o projeto de urbanismo Rua Walls, que prevê a pintura artística de alguns armazéns do porto, ao longo de 1,5km do Cais da Gamboa, neste semestre.

Ainda durante o evento, a CDRJ apresentará um vídeo especial dos 110 anos do Porto do Rio de Janeiro e será lançada a versão digital do livro Porto do Rio Século XXI, produzido pela Secretaria de Transportes do Estado e pelo Sindoperj, com apoio da CDRJ. O estudo apresenta projetos considerados prioritários para a melhoria do porto.

PROGRAME-SE!

***Companhia Docas do Rio de Janeiro apresenta:
Webinar “110 anos do Porto do Rio de Janeiro”***

Data: 20 de julho (segunda-feira)

Horário: 16 horas

Link: <https://youtu.be/RHqkOwAP8Bo> (Canal do Youtube da Agência iNFRA)

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 17/07/2020

ISTOÉ
Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

NOVA LINHA DE CRÉDITO PARA EMPRESAS DEPENDE DE REGULAMENTAÇÃO DO CMN

Crédito: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

O governo criou o programa de Capital de Giro para Preservação de Empresas (CGPE). É para auxiliar empresários a enfrentar o cenário de dificuldades econômicas decorrentes da pandemia do novo coronavírus (covid-19).

De acordo com a medida provisória que instituiu a nova ferramenta, as linhas de créditos poderão ser contratadas até o dia 31 de dezembro deste ano. Entretanto, para os bancos começarem a oferecer o crédito ainda é preciso haver regulamentação pelo Conselho Monetário Nacional (CMN).

As empresas com faturamento anual de até R\$ 300 milhões terão mais uma linha de crédito para ajudar a enfrentar as dificuldades geradas pela pandemia. A Medida Provisória nº 992/2020 foi publicada em edição extraordinária do Diário Oficial da União de ontem (16).

Regulamentação caberá ao CMN

De acordo com a MP, as linhas de créditos poderão ser contratadas até o dia 31 de dezembro deste ano. Entretanto, para os bancos começarem a oferecer o crédito ainda é preciso haver regulamentação pelo Conselho Monetário Nacional (CMN).

Segundo o Banco Central (BC), a estimativa é que o novo programa tenha potencial para aumentar a concessão de crédito para microempresas e empresas de pequeno e médio porte em R\$ 120 bilhões, “sendo os riscos e recursos integralmente suportados pelas instituições financeiras”.

O BC destacou que o novo programa “complementa e auxilia as medidas anteriores de combate aos efeitos econômicos do covid-19, gerando novos estímulos de acesso ao crédito às empresas com faturamento até R\$ 300 milhões, as chamadas microempresas e a empresas de pequeno e de médio porte.”

“A despeito da edição de diversas medidas para combater os efeitos da covid-19 na economia real, o canal de crédito começou a perder força recentemente, afetando principalmente microempresas e empresas de pequeno e médio porte”, acrescentou o BC.

De acordo com a Secretaria-Geral da Presidência da República, os bancos e instituições que concederem empréstimos por essa nova linha de crédito poderão utilizar parte das suas perdas para ter benefício fiscal no pagamento do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

A secretaria acrescentou que essas regras também serão aplicadas às linhas de crédito emergenciais já existentes – Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe), Programa Emergencial de Suporte a Empregos (Pese) e Fundo Garantidor de Investimentos (FGI).

“A operação será simplificada e não exigirá contrapartidas específicas, o que deverá atender a inúmeras empresas que não se qualificavam para as linhas de crédito anteriores”, acrescentou a Secretaria-Geral da Presidência da República.

Garantia compartilhada

Outra medida prevista na MP é a possibilidade de oferecer um mesmo bem para garantir mais de uma operação de crédito (alienação fiduciária com compartilhamento do bem). Com isso, explicou a Secretaria-Geral, respeitado o valor total do bem, um mesmo imóvel, por exemplo, poderá servir como garantia para mais de uma operação de crédito perante um mesmo credor, o que deverá diminuir os juros para o tomador do empréstimo.

“Com a redução gradual da razão entre o saldo devedor e o valor da garantia nas operações de crédito garantidas pelo imóvel, à medida em que as prestações são pagas, abre-se espaço para que novas operações de crédito sejam contratadas com base na mesma garantia da operação em curso, de acordo com a necessidade e o interesse do tomador de crédito”, explicou o BC.

Acrescentou que esse compartilhamento do bem como garantia deve gerar prazos mais longos e juros menores para os clientes. “A vantagem do compartilhamento da alienação fiduciária por mais de uma operação de crédito é que, devido à qualidade desta modalidade de garantia, as novas operações tendem a ser contratadas em prazos e juros mais favoráveis ao tomador, se comparadas a outras modalidades de crédito sem garantia”, destacou o BC.

Venda de título ao BC

A MP ainda dispensa a exigência da apresentação de documentação comprobatória de regularidade perante do Poder Público por parte dos interessados em realizar operações de venda de título privado ao Banco Central na forma prevista no artigo 7º, inciso II, da Emenda Constitucional nº 106, de 7 de maio de 2020.

“A medida visa a dar efetividade e agilidade à realização das operações, voltadas ao pronto enfrentamento da calamidade pública nacional [pandemia], e de seus impactos no sistema econômico, em benefício do setor produtivo real, do emprego e da renda do trabalhador. Tendo em conta a urgência na adoção de ações que minimizem os efeitos econômicos da pandemia, outras medidas previram a mesma dispensa da verificação de tal regularidade, a exemplo da Medida Provisória 958, de 24 de abril de 2020 [flexibilizou regras para renovação ou contratação de crédito em bancos públicos]”, diz o BC.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 17/07/2020

PROPOSTA PARA IMPOSTOS SAI NA 3ª FEIRA

Crédito: Valter Campanato/Agência Brasil



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/07/paulo-guedes-valter-campanato-1-768x432.jpg>

O ministro da Economia, Paulo Guedes: "Se o presidente da Câmara disser que não vai ter imposto sobre transação, interdita o debate" (Crédito: Valter Campanato/Agência Brasil)

O ministro da Economia, Paulo Guedes, vai pessoalmente entregar a primeira fase de sua proposta de reforma tributária na próxima terça-feira, em um gesto político

articulado para apaziguar os ânimos no Congresso Nacional, após o desentendimento público entre os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), em torno do texto. Cobrado pelas lideranças do Congresso a enviar a proposta do governo, o ministro fez o acerto ontem com Maia e Alcolumbre.

Nesta primeira fase, será encaminhado um projeto de lei para juntar PIS e Cofins num único tributo, o IVA federal, que deverá ter uma alíquota entre 11% e 12%. A ideia é que a proposta seja complementar ao debate das duas Propostas de Emenda à Constituição (PECs) que já estão na comissão mista no Congresso – e que são mais abrangentes, ao incluir o ICMS (um tributo estadual) e o ISS (que é municipal).

“Vamos à casa do Davi Alcolumbre na terça-feira”, disse Guedes em evento promovido pela XP Investimentos. Segundo ele, a proposta já está na Casa Civil pronta para ser entregue.

Novo imposto

O ministro evitou dizer se a proposta vai prever a criação de um novo imposto sobre transações eletrônicas – que ele defende, com o argumento de obter recursos e bancar a desoneração da folha de salários. O novo tributo é considerado uma repetição do modelo da extinta CPMF e enfrenta resistências no Congresso

Segundo o ministro, o assunto é controverso e vai depender do clima no Congresso. “Se o presidente da Câmara disser que não vai ter imposto sobre transação, interdita o debate”, disparou, ressaltando que o diálogo será importante.

“Se vamos começar pelo que nos desune, a reforma tributária vai terminar antes de começar”, afirmou Guedes. “Não interessa ir para o confronto, isso é uma tolice.” Apesar disso, ele defendeu seu ponto de vista sobre os eventuais ganhos com a implementação de um imposto sobre transações. “O que eu penso sobre tributos brasileiros? Péssimos, mal formulados, manicômio”, disse.

Créditos tributários

Ainda no caso do IVA federal, o governo também deve propor a ampliação da possibilidade de uso de créditos tributários para diminuir o valor final a ser pago. A medida é considerada importante para tentar vencer as resistências à unificação do PIS/Cofins, principalmente do setor de serviços. Representantes do setor, porém, criticam a proposta do governo e afirmam que resultará em aumento da carga tributária para a atividade.

O segmento de telecomunicações, por exemplo, calcula que a unificação das alíquotas levaria a um aumento de carga de 1,7 a 2,7 ponto porcentual, enquanto outros setores teriam redução. A alta na carga poderia prejudicar planos de expansão da cobertura de internet de banda larga no País. O setor de serviços ainda tenta mudar a proposta com alíquotas diferenciadas.

“Isso vai na contramão da digitalização da sociedade brasileira, tão essencial como a pandemia tem mostrado”, criticou Marcos Ferrari, presidente executivo do SindiTeleBrasil, que representa as teles.

Pacificação

Ao enviar sua proposta na próxima semana, o governo pretende fazer um aceno que ajude na pacificação entre Câmara e Senado e na retomada da comissão mista de deputados e senadores, criada no início deste ano para debater e formular uma proposta comum de reforma tributária.

O clima azedou entre Câmara e Senado depois que Maia avisou que não esperaria a retomada da comissão mista para voltar ao debate da reforma tributária e convocou uma reunião apenas de deputados para discutir o tema na última quarta-feira. No mesmo dia, Alcolumbre alertou que o Senado não votaria uma reforma tributária que partisse unilateralmente da Câmara, ignorando a comissão mista.

Com a entrega da proposta, Guedes busca distensionar as negociações no Parlamento, sem tomar partido na briga. /COLABOROU ANDRÉ ÍTALO ROCHA

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 17/07/2020

PRIVATIZAÇÕES. AGORA VAI?

Por Paula Cristina



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/07/56-2.jpg>

[2.jpg](#)

Pressionado pelo mercado, Paulo Guedes faz última aposta para 2020: quatro grandes privatizações em 90 dias. A ideia de correr com a agenda liberal se dá em um momento em que o governo angaria apoio do centrão.
Crédito: Mateus Bonomi

Paulo Guedes é aquele craque que seu time sempre quis. Mas aí estreia, joga, joga e... Depois de quase 20 meses liderando a equipe econômica brasileira, o ministro tem em seu saldo pessoal mais derrotas do que vitórias. A reforma da Previdência, única grande conquista até agora, foi aprovada com uma redução de gastos públicos na ordem de R\$ 855 bilhões, quase R\$ 500 bilhões a menos do que o projeto inicial do economista liberal – e com muito mais suor do presidente da Câmara, Rodrigo Maia. Agora, em meio à pandemia e com a arrecadação do governo podendo cair até 40% ao final de 2020, o guru econômico do governo faz sua última aposta ao mercado: privatizar quatro grandes estatais em 90 dias, além de abrir o capital do braço de um banco público.

O argumento de Guedes é aproveitar a aproximação do governo com o Centrão, ala mais fisiológica da Câmara. Com o apoio desses parlamentares vistos como de baixo quilate e alta octonagem, as pautas de interesse do governo teriam mais facilidade de aprovação no

Congresso, formando o momento ideal para avançar com temas que geram forte resistência na oposição. “Houve exatamente esse questionamento da minha parte: ‘Agora que o presidente buscou o centro democrático, o Centrão, isso exige o aparelhamento das estatais?’. Não. Nós vamos fazer quatro grandes privatizações nos próximos 30, 60, 90 dias”, disse Guedes. Sem dar detalhes de quais empresas poderiam ser levadas à iniciativa privada, estima-se estar no radar do ministro a Eletrobras, os Correios, o Porto de Santos e a PPSA (Pré-Sal Petróleo S.A.).

50BI De reais podem ser arrematados pelo governo, caso seja feito o IPO da caixa seguridade, estima Paulo Guedes.

Além disso, um estudo sobre a viabilidade de IPO da Caixa Seguridade já estaria em andamento dentro do Ministério da Economia. Sobre essa sigilosa lista, o ministro afirmou apenas que “gostaria de privatizar todas as estatais”. Para ele, há muito valor escondido debaixo das empresas públicas. “As subsidiárias da Caixa são um excelente exemplo: estimo que haja até R\$ 50 bilhões se realizarmos um grande IPO”, afirmou. Além do momento mais fértil para aprovação do texto na Câmara, a perspectiva do próprio governo de redução de até 40% na arrecadação federal também estimula a venda de ativos.

Apesar de minimizar o problema da dívida pública deste ano, que pode superar 90% do Produto Interno Bruto (PIB), Guedes afirma que o foco das vendas não é diminuir o rombo fiscal, mas ter condições de investir em saúde, renda e emprego. “Nossa preocupação não é mais o buraco negro fiscal, como foi ano passado.” O projeto inicial do ministro é conseguir liberar as privatizações ao fim do período mais duro da pandemia. Segundo ele, o Ministério da Saúde estima que, em dois ou três meses, estaremos todos saudáveis novamente e a economia voltará a reagir. Dessa forma, explica Guedes, o plano é deixar a bala na agulha para as privatizações. “Há um esporte nacional que é se autossabotar. Não vou deixar isso acontecer”, afirmou o ministro recentemente.

PEDRA NO CAMINHO Ainda que tente acelerar a desestatização por meio do apoio no Congresso, outras barreiras podem aparecer nesse caminho desenhado pelo ministro. A principal delas envolve o Poder Judiciário, em especial o Tribunal de Contas da União (TCU) e o Supremo Tribunal Federal (STF). O advogado Carlos Lamartini, que foi auditor fiscal de controle externo do TCU por 20 anos, afirma que o crivo da instituição não será fácil. De acordo com Lamartini, no caso dos Correios, uma privatização sem garantia de acesso universal ao serviço tornaria a venda inconstitucional. “Antes de privatizar será preciso abrir e regulamentar o mercado. Isso leva anos.”

Para o Porto de Santos, o problema fica por conta dos contratos vigentes dentro do terminal. “O local tem hoje mais de 50 empresas operando com decretos distintos, com problemas de licitações e subsidiárias, contratos postergados que estão sob investigação.” Para ele, a privatização levaria ao menos quatro anos. Sobre a Eletrobrás, que segundo o governo poderia levantar R\$ 16 bilhões, o advogado diz que haverá pressão por parte dos governadores e funcionários públicos do setor elétrico. “Isso sem contar que terá de ser aberta a caixa preta das elétricas. E ninguém sabe ao certo o que será encontrado”, diz.

17BI de reais podem ser arrecadados pelo governo federal com a venda da eletrobras, estima o ministro da economia.

Questionado pela DINHEIRO sobre esses empecilhos, o ministro afirmou que o governo observa vai mitigar eventuais problemas. “Não acredito que será fácil, ou outros ministros teriam conseguido. Mas há estudos e planejamento para ultrapassar todas as barreiras apontadas.” Das potenciais estatais a ser vendidas, talvez resida na PPSSA, criada em 2010 e que representa a parte da União na exploração do pré-sal no regime de partilha, a melhor aposta de Guedes. “Por ser uma estatal nova e criada já com a lei de responsabilidade fiscal no estatuto, é possível que seja a menos problemática”, analisa Lamartini.



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/07/57-2.jpg>

Na lista de Guedes Venda dos Correios pode esbarrar em problemas com TCU e STF. (Crédito:Divulgação)

O economista André Silvério, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), diz que todas essas estatais teriam apelo na iniciativa privada. “O empresariado, sem dúvida, terá interesse. Principalmente, o

capital estrangeiro em um momento de baixa valorização do real”, diz. Sobre os ganhos do governo com as vendas, o cenário muda. “Com a economia fraca, é possível que cada ativo se desvalorize de 20% a 40%”. Os dados constam de relatório divulgado este mês pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que aponta os riscos de vender ativos públicos em meio a uma recessão. “Ninguém gosta de vender na baixa, mas às vezes é necessário. Tudo depende do sangue frio do vendedor.” Nesse quesito, Guedes parece já ter tomado sua decisão.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 17/07/2020



EXTRA ONLINE

PRODUÇÃO DE SOJA 20/21 NO BRASIL DEVE ATINGIR RECORDE DE 131,7 MI T, ESTIMA SAFRAS

Por Nayara Figueiredo

SÃO PAULO (Reuters) - A produção brasileira de soja deve crescer 5,4% no ciclo 2020/21, para o recorde de 131,7 milhões de toneladas, estimou nesta sexta-feira a consultoria Safras & Mercado, em meio a avanços de área e produtividade.

A área semeada com a oleaginosa foi estimada em 37,8 milhões de hectares, crescimento de 1,8% no comparativo anual, disse a consultoria em sua primeira projeção para a temporada.

Na contramão, a semeadura de milho verão deve recuar 2,9% em 2020/21, para 3,94 milhões de hectares. No entanto, a produção do cereal pode avançar a 24,5 milhões de toneladas ante os 23,16 milhões colhidos em 2019/20, com aumento esperado na produtividade.

Fonte : Extra Online

Data : 17/07/2020

MOURÃO DEFENDE IMPOSTO SOBRE TRANSAÇÕES FINANCEIRAS PARA DESONERAR FOLHA DE PAGAMENTOS



https://extra.globo.com/incoming/24537602-686-aa0/w640h360-PROP/x88829628_brasilbrasiliapa15-07-2020meio-ambienteo-vice-presidente-da-republica-ha.jpg.pagespeed.ic.piKkls1GJA.jpg

O vice-presidente Hamilton Mourão durante entrevista coletiva
O vice-presidente Hamilton Mourão durante entrevista coletiva
Foto: Jorge William/Agência O Globo/-15-07-2020

BRASÍLIA — O vice-presidente Hamilton Mourão defendeu nesta sexta-feira a criação

de um imposto sobre transações financeiras como uma forma de compensar a desoneração da folha de pagamentos. A fala de Mourão ecoa o que está sendo estudada pela equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes.

Em entrevista à Rádio Gaúcha, Mourão acrescentou que os recursos arrecadados com esse imposto poderiam ser utilizados no programa Renda Brasil, que vai substituir o Bolsa Família.

— O ministro Paulo Guedes coloca como um substituto da desoneração da folha. Ao desonerar a folha, haveria uma oportunidade muito maior da criação de empregos formais. Eu ainda vejo mais além: um imposto dessa natureza pode ser também utilizado para reforçar o programa de renda mínima, o Renda Brasil, que vem sendo montado pelo governo.

Para Mourão, é preciso "arranjar um jeito" de tributar as transações financeiras:

— Eu acho que tem que ficar muito claro e não simplesmente criar um imposto por criar um imposto. Então, eu vejo que hoje a discussão está centrada em cima da desoneração da folha, então eu acho justo. Não abrangeria todos os tipos de transações. Hoje nós temos uma série de transações eletrônicas que são feitas e que não pagam tributo nenhum. Nós temos que arrumar um jeito de tributar isso aí.

O vice-presidente, no entanto, ressaltou que é o Congresso que irá resolver essa questão:

— Se o Congresso aceitar, significa que a sociedade brasileira aceita. Se não aceitar, paciência.

Na quinta-feira, Guedes anunciou que enviará ao Congresso a primeira parte da sua proposta de reforma tributária na próxima terça-feira, mas sem o imposto sobre pagamentos.

A primeira parte da reforma, segundo o ministro, irá criar um Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, que já era cogitado pela equipe econômica desde o ano passado.

Desde a época de campanha, Guedes insiste em criar essa nova modalidade de imposto, comparada à antiga CPMF. Mas a resistência política é grande. Seu primeiro secretário da Receita Federal, Marco Cintra, caiu após defesa pública do imposto e veemente negativa do presidente Jair Bolsonaro.

O presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia, também é fortemente contrário à proposta e, na quinta-feira, em entrevista à GloboNews, disse estar pensando em relançar a campanha "Xô CPMF", criada pelo antigo PFL em 2007 para derrubar o então chamado "imposto do cheque".

O governo tem colocado a proposta de uma reforma ou mini-reforma tributária como moeda de troca para a desoneração da folha de pagamento.

Segundo a equipe econômica, a ideia é promover uma redução dos encargos incidentes sobre a mão de obra de forma mais ampla e não conceder mais um ano de recolhimento diferenciado para 17 setores que são grandes empregadores de mão de obra.

A prorrogação da desoneração da folha, que iria até o fim de 2021, foi vetada por Bolsonaro dentro da MP 936. Maia já disse, mais de uma vez, ser favorável à derrubada do veto, assim como outras lideranças da Câmara e do Senado.

Fonte : Extra Online

Data : 17/07/2020

THYSSENKRUPP EXPLORA OPÇÕES PARA MELHORAR FINANÇAS

Por Tom Käckenhoff

DUESSELDORF, Alemanha (Reuters) - A Thyssenkrupp TKAG.DE> está explorando outras opções melhorar suas finanças, que foram atingidas pelos impactos da crise do coronavírus, disse a administração da empresa a seus funcionários em comunicado.

"Com os prejuízos já acumulados no ano fiscal atual, nossa margem de manobra para definir nosso futuro é significativamente menor do que tínhamos assumido antes da crise", afirmou o conselho de administração na carta de 17 de julho vista pela Reuters.

"Do ponto de vista atual, é improvável uma rápida recuperação das indústrias que estamos atendendo", afirmou o comunicado.

O conselho disse que o lucro da venda de sua unidade de elevadores, comprada por um consórcio liderado pela Advent e pela Cinven [CINV.UL] por 17,2 bilhões de euros, apenas forneceria um pequeno alívio para o grupo.

Um porta-voz da Thyssenkrupp se recusou a comentar mais sobre o conteúdo da carta.

Sob pressão para apresentar uma história convincente sobre seu patrimônio, depois que a divisão mais lucrativa, a de elevadores, foi vendida, a Thyssenkrupp disse estar explorando quais formas de apoio financeiro ou outros "instrumentos estatais" de intervenção poderiam ser adequados.

((Tradução Redação São Paulo; 55 11 56447727))

REUTERS PS AAJ

Fonte : *Extra Online*

Data : 17/07/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS ARRECADA QUASE R\$ 2 BILHÕES COM VENDA DE CAMPOS DE PETRÓLEO NA BACIA DE CAMPOS

Estatual vende áreas em águas rasas dos polos Pampo e Enchova para a Trident Energy

Por Bruno Rosa

A Petrobras segue se desfazendo de seus ativos com força. A estatal anunciou que vendeu os campos que formam os polos Pampo e Enchova, localizados em águas rasas na Bacia de Campos, no Estado do Rio de Janeiro, para a Trident Energy do Brasil. A companhia também pretende vender seus campos em terra até o fim de 2021.

A operação foi concluída com o pagamento de US\$ 365,4 milhões (quase R\$ 2 bilhões). A estatal já havia recebido US\$ 53,2 milhões.

De acordo com a gerente-executiva de Gestão de Portfólio da Petrobras, Ana Paula Saraiva, a venda ocorre "em um momento desafiador para a economia mundial e em particular para a indústria de óleo e gás". Em comunicado, ela destacou que o valor vindo da venda vai ajudar a reduzir a dívida da Petrobras e ajudará a dar mais um passo na estratégia de focar recursos em águas profundas.

Também em comunicado, o gerente-executivo de Águas Profundas da Petrobras, Carlos José Travassos, ressalta que a operação de venda "evita gastos de descomissionamento e pereniza o ciclo de vida daquelas unidades por meio de novos investimentos, gerando empregos e valor para a sociedade brasileira".

A Trident Energy, destacou Patrick Garo, diretor da empresa, espera chegar a ter mais de mil trabalhadores direta ou indiretamente nas operações no país. Hoje, são 100 pessoas.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 17/07/2020

GOVERNO VAI ESPERAR VOLTA DE SESSÕES PRESENCIAIS NO CONGRESSO PARA PROPOR RENDA BRASIL E REFORMA MAIS PROFUNDA

Guedes quer imposto sobre pagamentos para desonerar folha de salários, corte nas deduções do IR e aumento da faixa de isenção para pessoas físicas

Por Geralda Doca e Manoel Ventura



https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24531199-933-60b/FT1086A/652/x88739498_Fachada-do-Congresso-Nacional.-Sede-das-duas-Casas-do-Poder-Legislativo-brasileiro-o-Congre.jpg.pagespeed.ic.pT1qTfFd7-.jpg

Governo vai esperar volta de sessões presenciais no Congresso para propor Renda Brasil e reforma tributária mais profunda Foto: Leonardo Sá / Agência O Globo

BRASÍLIA — O governo decidiu esperar pelo retorno do Congresso Nacional às atividades presenciais para enviar aos parlamentares um amplo conjunto de medidas, que vai amarrar a nova política social do presidente Jair Bolsonaro e as suas fontes de financiamento.

Farão parte do pacote o programa Renda Brasil (que irá substituir o Bolsa Família), a desoneração da folha de salários, combinados com mudanças na área tributária.

Para a reforma tributária, devem ser propostos a criação do novo imposto sobre pagamentos eletrônicos, a redução do Imposto de Renda (IR) de pessoas jurídicas, o aumento da faixa de isenção do IR de pessoas físicas, redução de deduções no IR e a cobrança de imposto sobre lucros e dividendos.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, fатиou a sua proposta de reforma tributária. Vai enviar na próxima semana apenas a unificação dos impostos federais PIS e Cofins, sem entrar em medidas mais polêmicas.

Guilherme Afif, assessor especial de Guedes, disse que o governo avalia que as mudanças que serão propostas vão exigir um amplo debate no Congresso em sessões presenciais. Por isso, o governo preferiu fatiar os assuntos.

— Você tem que fatiar o boi, que se engole aos bifés — afirmou Afif.

Segundo ele, a equipe econômica não desistiu dos planos de tributar a base da economia digital e vai trabalhar desonerar a folha de salários para todos os setores a fim de reduzir o custo do emprego no país.

Câmara e Senado estão fazendo sessões virtuais por conta da pandemia, para evitar aglomeração e deslocamento de parlamentares e assessores. Comissões temáticas estão paradas e a maior parte das votações são sobre o combate ao coronavírus. Não há previsão de quando as sessões presenciais vão voltar.

Apesar da aparente trégua envolvendo o Executivo e o Congresso em torno da reforma tributária, integrantes do governo avaliam que a reforma proposta pela Câmara dos Deputados dificilmente vai avançar neste ano por causa da proximidade do calendário eleitoral.

Há muitos interesses envolvidos, sobretudo de estados menos desenvolvidos que temem perda na arrecadação.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 17/07/2020

GUEDES ENTREGARÁ PRIMEIRA PARTE DA SUA REFORMA TRIBUTÁRIA NA TERÇA SEM IMPOSTO SOBRE PAGAMENTOS

Ministro vai propor agora a unificação de tributos federais e estaduais no chamado IVA dual. Ele prometeu levar o texto ao presidente do Senado
Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — No mesmo dia em que disse que só deixará o governo à bala, o ministro da Economia, Paulo Guedes, prometeu nesta quinta-feira que enviará ao Congresso Nacional a primeira parte da sua proposta de reforma tributária na próxima terça-feira.

Em busca de uma reaproximação com o Congresso, ele afirmou que irá pessoalmente à casa do presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), entregar o texto.

A primeira parte da reforma, segundo o ministro, irá criar um Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, que já era cogitado pela equipe econômica desde o ano passado. Ele seria resultado da unificação de impostos federais e estaduais. Por isso, é chamado por economistas de IVA dual.

Ou seja, dois impostos seriam criados: um para unificar tributos federais, outro para os regionais. A estratégia é uma forma de evitar que o debate sobre divisão de recursos entre os entes federativos contamine o andamento da reforma.

Guedes não disse, porém, quais impostos serão fundidos. Citou apenas o PIS e Cofins — duas contribuições que incidem sobre o faturamento. Essa fusão é mais simples e poderia ser feita até por projeto de lei.

Mas o ministro não explicou se outros tributos federais, como IPI e IOF, entrarão na conta. E nem disse se seriam incluídos nesse sistema o ICMS (estadual) e o ISS (municipal).

— Temos que começar pelo que nos une. Vamos começar com o IVA Dual. Vamos acabar com o PIS/Cofins. Isso já está na Casa Civil — disse o ministro, em evento on-line da XP.

Guedes repetiu que a reforma tributária está praticamente pronta “há muito tempo”. Mas afirmou que a decisão de enviá-la depende do que chama de “processamento político”.

— A reforma tributária está pronta, está na Casa Civil o primeiro tranche (parcela). Segue para o Congresso e vai ser entregue ao senador Davi Alcolumbre. Vamos levar a proposta para o presidente do Senado. Nós vamos à casa do Davi na terça-feira — disse Guedes.

A proposta do governo será anexada à comissão de deputados e senadores que discute o tema no Congresso.

Guedes decidiu dividir sua reforma em partes, o que chama de “tranche”, emprestando um termo em inglês comum no mercado financeiro. Só depois de enviar a proposta que trata da unificação de tributos é que irá propor a criação de um imposto sobre transações, nos moldes da antiga CPMF.

— Nós temos que examinar bases mais amplas de tributação. Comércio eletrônico é uma base ampla, pagamento eletrônico também. Não é o mesmo imposto mudando de nome — disse, refutando as comparações com a antiga CPMF, que levaram o presidente Jair Bolsonaro e o presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ) a descartarem a ideia no ano passado.

O ministro acrescentou ainda que o governo está avaliando a abrangência do imposto sobre pagamentos.

Ele confirmou que irá propor a criação de um imposto sobre dividendos pagos por empresas a detentores de ações, mas com redução do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica, ou seja, das empresas.

Guedes tem justificado a ideia de criar um imposto sobre transações como uma forma de viabilizar a desoneração da folha de pagamentos das empresas para estimular a criação de empregos.

— Vai ter imposto sobre transação? Estamos estudando ampliar a base. Vai ter imposto sobre dividendo? Vai. O Imposto de Renda da Pessoa Jurídica vai cair — disse.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 17/07/2020

PLANALTO ARTICULA PARA MANTER VETO DE BOLSONARO AO MARCO DO SANEAMENTO NO CONGRESSO

Governistas dizem que acordo feito com parlamentares foi cumprido e não incluía a permissão para renovar contratos atuais

Por Manoel Ventura, Geralda Doca e Natália Portinari



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24494133-8ceb1/FT1086A/652/xsaneamento.jpg.pagespeed.ic.Zs-TAgACp8.jpg>

Saneamento atrai interesse de investidores Foto: Hermes de Paula

BRASÍLIA — Depois da polêmica criada em torno do veto do presidente Jair Bolsonaro a um trecho do novo marco regulatório do saneamento básico, o governo vai tentar convencer os parlamentares a manter o texto como saiu do Planalto.

Lideranças governistas dizem que não havia acordo para não vetar o trecho que permitia a renovação dos contratos atuais por até 30 anos. Eles sustentam que para outros artigos havia acordo para manter o texto, o que foi feito.

Técnicos do governo argumentam que o trecho vetado iria atrasar em décadas os avanços previstos no marco legal, ao manter os contratos atuais sem licitações. A lei aprovada prevê a universalização dos serviços de água e esgoto até 2033.

Análítico: Com ou sem veto, marco do saneamento abre caminho para investimento privado

O governo aposta que não há força para a derrubada do veto no Congresso e que a demora na análise pode ajudar a mantê-lo. O Palácio do Planalto está construindo uma base governista, sobretudo com parlamentares ligados ao bloco chamado de centrão.

O Planalto diz também que os governadores continuam tendo poder com o novo marco legal. Isso porque eles conseguem trazer de maneira compulsória os municípios que integram regiões metropolitanas, e os que não integram, caso não façam a adesão, perdem acesso a recursos federais. Com isso, o governador conseguiria conduzir o processo de licitação.

Na quarta-feira, o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), indicou que iria apoiar a derrubada do veto. A insatisfação com os vetos do saneamento no Senado fez com que Alcolumbre cancelasse a sessão do Congresso marcada para ontem. Aliados do senador disseram que ele temia uma “enxurrada” de derrubada de vetos em retaliação ao governo.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 17/07/2020

SANEAMENTO BÁSICO: BOLSONARO DEFENDE VETO CONTRA RENOVAÇÃO DE CONTRATOS DE ESTATAIS

Presidente pede que o Congresso mantenha a decisão de não permitir que, sem licitação, empresas públicas fiquem por até mais 30 anos em concessões

Por Gustavo Maia

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro defendeu nesta quinta-feira a importância de um dos 11 vetos que fez no marco legal do saneamento, sancionado por ele na quarta-feira, a um artigo que permitia às cidades onde esse serviço já é prestado por empresas públicas a renovação do contrato por mais 30 anos.

Especialistas e empresas privadas criticavam esse ponto, que havia sido aprovado pelo Congresso, por entenderem que não incentivava a maior participação privada no setor e nem a competição.

Em transmissão ao vivo, Bolsonaro pediu que o Congresso mantenha sua decisão.

Ocorre que o artigo, inserido durante as discussões na Câmara, foi importante para o novo marco legal vencer forte resistência de algumas bancadas.

Governadores de 16 estados chegaram a pedir que Bolsonaro não vetasse esse trecho. Alguns senadores afirmaram que só votaram a favor do projeto por conta desse dispositivo.

— Tivemos alguns vetos. Um dos vetos, no artigo 16, foi muito importante. Eu espero que o Congresso mantenha o veto, porque permite às estatais, sem licitação, ficar por até mais 30 anos nessa área. Eu não vou generalizar. A gente sabe que essa área é problemática em muitos Estados e municípios, então a iniciativa privada é muito bem-vinda. Agora se estivesse dando certo o setor público nessa área, não teríamos 100 milhões de pessoas no Brasil sem esgoto e 35 milhões sem água potável — declarou o presidente.

Bolsonaro afirmou ainda que espera, "não a curto prazo, mas daqui a 10, 15 anos", que o problema da falta de saneamento básico seja "praticamente próximo de zero". E citou uma "esperança muito grande", creditada ao ministro da Economia, Paulo Guedes, de que o Brasil receba de R\$ 500 bilhões a R\$ 700 bilhões de investimentos nessa área.

Relator do projeto na Câmara dos Deputados, o deputado Geninho Zúliani (DEM-SP) argumentou na quarta-feira que, em muitos estados brasileiros, empresas estatais prestam serviços sem contrato ou com um contrato não legítimo, feito há 20 anos. Segundo ele, o veto vai criar problemas para essas empresas estatais que não tiveram eficiência de produzir um contrato.

Zúliani frisa, porém, que ainda está pendente uma regulamentação do novo marco do saneamento. Por isso, o governo pode resolver a questão desses contratos dando um prazo para que se adequem às novas regras, sem que o Congresso derrube o veto.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 17/07/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

APÓS DECISÃO DO TCU, GOVERNO VAI RETOMAR DUPLICAÇÃO DA BR-135, NO MARANHÃO

Obra havia sido suspensa após Ministério Público entender que pavimentação da rodovia poderia afetar as comunidades quilombolas da região

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Após uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), o governo federal conseguiu destravar as obras de duplicação da rodovia BR-135, no Maranhão. Desde 2018, a situação do empreendimento era incerta, após o Ministério Público alegar que a pavimentação afetaria comunidades quilombolas. No ano passado, o TCU orientou que as obras entre o km 51,3 e o km 95,6 deveriam ser suspensas, porque o projeto estaria desatualizado.

Em sessão nesta quarta-feira, 15, a Corte de Contas autorizou o início das obras. Segundo a decisão, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) apresentou em maio deste ano a Revisão de Projeto em Fase de Obra (RPFO). Portanto, o Dnit irá executar o trecho situado entre os municípios de Bacabeira/MA e Santa Rita/MA, nessa primeira fase.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/0/1594940329504.jpg>

BR-135

DNIT realizou reuniões com as comunidades locais para garantir que obra aconteça sem surpresas. Foto: Secretaria Geral da Presidência da República

O Dnit garantiu que, durante as obras iniciais, os trabalhadores não terão contato com as comunidades quilombolas. "Essas obras vão gerar uma rodovia mais segura e proporcionar melhores condições para o transporte de serviços e produtos e a diminuição do tempo de percurso dos usuários na rodovia. Além disso, todo o trabalho será feito com a participação da sociedade e com respeito à legislação ambiental e às comunidades envolvidas", disse o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, em nota.

O Dnit também afirmou que está licitando o refazimento dos estudos do componente quilombola (ECQ) do empreendimento, a partir da consolidação de novo Termo de Referência Específico, elaborado pela Fundação Cultural Palmares. Segundo o Ministério da Infraestrutura, no início das obras, a empresa contratada deverá realizar apenas os serviços leves, como mobilização de equipamentos, contratação de mão de obra, limpeza da plataforma da pista, supressão vegetal dentro da faixa de domínio, serviços de topografia e locação de obra.

Para depois, estão previstos os trabalhos de pista, com previsão de concluir o cronograma até o fim do ano. Ainda segundo a pasta, por não ser possível realizar audiências, em razão da pandemia, o DNIT realizou reuniões virtuais com todas as lideranças das comunidades "para garantir total entendimento entre as partes e obteve a anuência de todos para a realização da obra". "Logo após a pandemia, será realizada uma audiência pública, para assegurar a ampla participação das comunidades envolvidas", afirmou o ministério.

Ao todo, nesta primeira etapa da obra, serão envolvidas dez comunidades quilombolas: Ilha das Pedras, Nossa Senhora da Conceição, São João II, Marengo, São José do Fogoso, Camerinha, Pedreiras, Centro dos Violas, Santana e Santa Rita do Vale.

"Com relação às comunidades lindeiras, a obra visa a contemplação e mínima interferência, além do reduzido impacto às comunidades ao longo da rodovia, tendo como preocupação o respeito às heranças ancestrais de notável identidade sociocultural forte e marcante, e de valor histórico na nossa sociedade", afirmou o governo.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 17/07/2020

MAIORES DEVEDORAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO SÃO DA ÁREA DE ÓLEO E GÁS

Por Fernanda Nunes



<https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2019/10/petrobras-plataforma-FABIO-MOTTA-ESTADAO.jpg>

O setor de petróleo e gás está na linha de frente da geração de receita para o Estado do Rio, mas lidera também a lista de devedores. Dentre todas as empresas inseridas na dívida ativa, a Petrobras é a que mais tem a pagar, R\$ 9,4 bilhões. A visão da

empresa, porém, é que não se trata de dívida, mas de “divergência de entendimento entre fisco e contribuinte”, e, em alguns casos, tem buscado solução na Justiça.

Em recuperação judicial, Manguinhos é outra devedora

A segunda da lista é a Refinaria de Manguinho, com R\$ 4,4 bilhões. A Procuradoria Geral do Estado ganhou ação contra a usina, mas permanece sem ver o dinheiro. Nos bastidores do governo fluminense, o que se fala é que esse pagamento nunca vai acontecer. Em recuperação judicial, a empresa está livre de execuções fiscais.

Contato: colunabroadcast@estadao.com

Siga a [@colunadobroad](https://twitter.com/colunadobroad) no Twitter

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 17/07/2020

PRORROGAÇÃO DE DESONERAÇÃO DA FOLHA SALARIAL É CONSTITUCIONAL, DIZ PARECER DA CÂMARA

Alongamento do benefício para 17 setores foi vetado pelo presidente Jair Bolsonaro e agora líderes do Congresso se articulam para recuperar a proposta aprovada pelos parlamentares

Por Daniel Weterman, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A prorrogação da desoneração da folha salarial até o fim de 2021 está dentro das regras da Constituição, segundo parecer da Mesa Diretora da Câmara. O alongamento do benefício para 17 setores da economia, que acaba em dezembro, foi vetado pelo presidente Jair Bolsonaro no último dia 7. Líderes do Congresso se articulam para drubar o veto e recuperar a proposta aprovada pelos parlamentares.

Técnicos da Câmara afirmam que a reforma da Previdência, aprovada em 2019, proíbe a criação de novas desonerações no País, mas não traz nenhuma vedação para a prorrogação de benefícios existentes antes da promulgação da medida, como é o caso da desoneração. A medida aprovada no Congresso prorroga o benefício por mais um ano com as mesmas regras atuais.

O benefício permite às empresas adotar uma base de cálculo diferenciada para a contribuição previdenciária sobre a folha salarial. Hoje, as companhias de 17 setores podem substituir a alíquota de 20% sobre os salários dos funcionários por uma valores que vão de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Mas esse benefício acaba em dezembro.

A prorrogação foi aprovada pelo Congresso dentro da medida provisória que autorizou a redução de jornada e salário em função da pandemia de covid-19 (MP 936).



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/0/5/15/95002202950.jpg>

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), tem defendido a prorrogação da desoneração da folha. Foto: Gustavo Salles/Agência Câmara - 16/7/2020

"O certo é que a EC/2019 (reforma da Previdência) não vedou a prorrogação, mas apenas a instituição de novas desonerações e a inserção de novos setores da economia nesse benefício fiscal", diz o parecer assinado pelo secretário-geral da Mesa da Câmara, Leonardo Augusto de Andrade Barbosa, e do adjunto de

Coordenação Técnico-Jurídica da instituição, Roberto Carlos Martins Pontes.

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), tem defendido a prorrogação da medida. "A prorrogação por um ano acho que é perfeitamente possível, que o governo tem condições de colocar no Orçamento e que claro que, se o parlamento derrubar o veto, cabe ao parlamento encontrar os caminhos para fechar o orçamento de 2021", disse o deputado na terça-feira, 14.

Ao vetar a medida, o Planalto argumentou que a medida acarreta em renúncia de receita sem o cancelamento de outra despesa obrigatória, além de a proposta não trazer uma estimativa do impacto orçamentário da desoneração, conforme exigência do teto de gastos, da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) e da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).

Essas obrigações legais estão dispensadas para medidas diretamente relacionadas à pandemia e enquanto durar o decreto de calamidade pública, ou seja, até o fim de 2020. Dessa forma, o governo entendeu que a prorrogação vai além dessa limitação. Além disso, o Planalto considerou a prorrogação da desoneração como um tema estranho ao escopo principal da medida provisória, que tratou sobre um programa emergencial para a crise do novo coronavírus.

Conforme o parecer da Câmara, no entanto, não há inconstitucionalidade nos dois artigos que tratam sobre a desoneração, o que não justifica uma vedação ao alongamento da desoneração por mais um ano. O veto de Bolsonaro poderá ser derrubado no Congresso Nacional. Para isso, são necessários os votos de 257 deputados e 41 senadores em uma sessão conjunta do Legislativo.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 17/07/2020

REFORMA TRIBUTÁRIA PREVÊ UNIR PIS E COFINS

Guedes acerta com Câmara e Senado apresentação de primeira fase da reforma tributária; ministro evita confirmar criação de novo imposto

Por Idiana Tomazelli Adriana Fernandes / BRASÍLIA COLABOROU ANDRÉ ÍTALO ROCHA

O Ministério da Economia vai encaminhar ao Congresso na terça-feira a primeira fase da reforma tributária, que prevê juntar PIS e Cofins, com alíquota entre 11% e 12%.

O ministro da Economia, Paulo Guedes, vai pessoalmente entregar a primeira fase de sua proposta de reforma tributária na próxima terça-feira, em um gesto político articulado para apaziguar os ânimos no Congresso Nacional, após o desentendimento público entre os presidentes da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), em torno do texto. Cobrado pelas lideranças do Congresso a enviar a proposta do governo, o ministro fez o acerto ontem com Maia e Alcolumbre.

Nesta primeira fase, será encaminhado um projeto de lei para juntar PIS e Cofins num único tributo, o IVA federal, que deverá ter uma alíquota entre 11% e 12%. A ideia é que a proposta seja complementar ao debate das duas Propostas de Emenda à Constituição (PECs) que já estão na comissão mista no Congresso – e que são mais abrangentes, ao incluir o ICMS (um tributo estadual) e o ISS (que é municipal).

“Vamos à casa do Davi Alcolumbre na terça-feira”, disse Guedes em evento promovido pela XP Investimentos. Segundo ele, a proposta já está na Casa Civil pronta para ser entregue.

O ministro evitou dizer se a proposta vai prever a criação de um novo imposto sobre transações eletrônicas – que ele defende, com o argumento de obter recursos e bancar a desoneração da folha de salários. O novo tributo é considerado uma repetição do modelo da extinta CPMF e enfrenta resistências no Congresso

Segundo o ministro, o assunto é controverso e vai depender do clima no Congresso. “Se o presidente da Câmara disser que não vai ter imposto sobre transação, interdita o debate”, disparou, ressaltando que o diálogo será importante.

“Se vamos começar pelo que nos desune, a reforma tributária vai terminar antes de começar”, afirmou Guedes. “Não interessa ir para o confronto, isso é uma tolice.” Apesar disso, ele defendeu seu ponto de vista sobre os eventuais ganhos com a implementação de um imposto sobre transações. “O que eu penso sobre tributos brasileiros? Péssimos, mal formulados, manicômio”, disse

Ainda no caso do IVA federal, o governo também deve propor a ampliação da possibilidade de uso de créditos tributários para diminuir o valor final a ser pago. A medida é considerada importante para tentar vencer as resistências à unificação do PIS/Cofins, principalmente do setor de serviços. Representantes do setor, porém, criticam a proposta do governo e afirmam que resultará em aumento da carga tributária para a atividade.

O segmento de telecomunicações, por exemplo, calcula que a unificação das alíquotas levaria a um aumento de carga de 1,7 a 2,7 ponto porcentual, enquanto outros setores teriam redução. A alta na carga poderia prejudicar planos de expansão da cobertura de internet de banda larga no País. O setor de serviços ainda tenta mudar a proposta com alíquotas diferenciadas.

“Isso vai na contramão da digitalização da sociedade brasileira, tão essencial como a pandemia tem mostrado”, criticou Marcos Ferrari, presidente executivo do Sindi-Telebrasil, que representa as teles.

Ao enviar sua proposta na próxima semana, o governo pretende fazer um aceno que ajude na pacificação entre Câmara e Senado e na retomada da comissão mista de deputados e senadores, criada no início deste ano para debater e formular uma proposta comum de reforma tributária.

O clima azedou entre Câmara e Senado depois que Maia avisou que não esperaria a retomada da comissão mista para voltar ao debate da reforma tributária e convocou uma reunião apenas de deputados para discutir o tema na última quarta-feira. No mesmo dia, Alcolumbre alertou que o Senado não votaria uma reforma tributária que partisse unilateralmente da Câmara, ignorando a comissão mista.

Com a entrega da proposta, Guedes busca distensionar as negociações no Parlamento, sem tomar partido na briga.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 17/07/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

FT: RIO TINTO VÊ RECUPERAÇÃO MUNDIAL DESEQUILIBRADA

Segundo a mineradora, houve continuidade na boa demanda por minério de ferro na China, mas não na Europa, Japão e EUA

Por Neil Hume, Financial Times 17/07/2020 13h30 Atualizado



[https://s2.glbimg.com/IBIBjVem89uDIFOYTq7PcHFoql8=/0x0:1024x683/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/L/K/CC587aRzK33ZLUB4Pu2Q/8643084204-d307208ea8-o.jpg](https://s2.glbimg.com/IBIBjVem89uDIFOYTq7PcHFoql8=/0x0:1024x683/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/L/K/CC587aRzK33ZLUB4Pu2Q/8643084204-d307208ea8-o.jpg)

Divulgação/Rio Tinto

mundo diante da pandemia da covid-19.

A Rio Tinto divulgou que houve continuidade na boa demanda por minério de ferro na China, mas baixas vendas nos Estados Unidos, Japão e Europa, um quadro que evidencia uma recuperação irregular pelo

O grupo minerador anglo-australiano destacou nesta sexta-feira (17) que o consumo chinês aparentemente insaciável por minério de ferro está se mantendo, uma vez que Pequim ampliou os gastos em infraestrutura para combater o impacto econômico da pandemia.

Na Europa e Japão, no entanto, ainda não há uma recuperação “significativa” e ela provavelmente será “moderada quando houver”, enquanto nos EUA, o mercado de cobre continua fraco e a indústria de alumínio ainda está às voltas com as baixas vendas de carros, ressaltou a empresa em informe atualizando a situação de suas operações.

No trimestre encerrado no fim de junho, a unidade minério de ferro da Rio Tinto na Austrália, a principal da empresa, fez remessas de 86,7 milhões de toneladas do produto usado na fabricação de aço, um volume que representa 1% a mais que o do mesmo período de 2019 e o quarto melhor desempenho trimestral na história da mineradora.

“Nossos ativos de minério de ferro estão indo bem, com um forte cenário de preços, e nos encaminhamos a cumprir nossa meta de minério de ferro para 2020”, disse o executivo-chefe, Jean-Sébastien Jacques. “Apesar dos vários desafios relacionados à covid-19, todos nossos ativos continuaram em operação.”

O preço do minério de ferro subiu mais de 20% neste ano, para mais de US\$ 110 por tonelada, melhor desempenho entre qualquer commodity, graças à forte demanda das usinas siderúrgicas na China, que produziram 500 milhões de toneladas de aço no primeiro semestre do ano.

O país importou mais de 100 milhões de toneladas de minério de ferro em junho, o que superou as 87 milhões de toneladas de maio e foi o maior volume mensal desde outubro de 2017.

Pequim tem apoiado a atividade industrial nos últimos meses, em parte aumentando a captação de crédito permitida aos governos locais para investir em projetos de infraestrutura.

Alguns economistas, no entanto, dizem que a dependência da China em relação a investimentos em infraestrutura e construção civil, alimentados por endividamento, está acumulando problemas para o futuro.

Ótima notícia

Para a Rio Tinto, maior produtora mundial de minério de ferro, a alta nos preços vista neste ano é ótima notícia. A empresa, que pretende produzir de 324 milhões a 334 milhões de toneladas de minério de ferro neste ano, divulga que seus custos de mineração e processamento serão de apenas US\$ 14 a US\$ 15 por tonelada.

O forte desempenho operacional da Rio Tinto no trimestre passado (a produção subiu 1%, enquanto a da rival Anglo American caiu 18%), no entanto, foi ofuscado pela destruição de um local aborígene sagrado, de 46 mil anos, que abriu espaço para a expansão de uma mina.

A Rio Tinto e seu CEO foram criticados pela forma lenta como reagiram ao incidente, que está sujeito a uma investigação que deve chegar até o conselho de administração.

“Continuamos ainda mais comprometidos em nosso relacionamento com as comunidades, depois dos eventos em Juukan Gorge, em Pilbara, e estamos nos engajando amplamente com os donos tradicionais [como se costuma referir no país às comunidades aborígenes] em torno a nossas operações e pela Austrália”, disse Jacques.



[https://s2.glbimg.com/C1Uou-yyM8JF50hHWxytTvj1s30=/0x0:4000x2250/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/6/z/HAq0fDTnSMwoLZ9Q8j4w/rio-](https://s2.glbimg.com/C1Uou-yyM8JF50hHWxytTvj1s30=/0x0:4000x2250/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/6/z/HAq0fDTnSMwoLZ9Q8j4w/rio-)

[tinto-simandou-guine-div.jpg](https://s2.glbimg.com/C1Uou-yyM8JF50hHWxytTvj1s30=/0x0:4000x2250/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/6/z/HAq0fDTnSMwoLZ9Q8j4w/rio-tinto-simandou-guine-div.jpg)

Projeto Simandou da Rio Tinto, na Guiné — Foto: Divulgação

Analistas disseram nesta sexta-feira que a atualização sobre o andamento das operações ficou em grande medida dentro do que era esperado, mas que houve um desempenho melhor do que o previsto nas atividades de cobre da empresa.

Uma surpresa foi a notícia de que o Rio Tinto teve progressos nos planos para desenvolver um enorme depósito de minério de ferro na Guiné e para atualizar os projetos ferroviários e portuários. Segundo notícias recentes na China, a Baowu, maior siderúrgica do mundo, comprou uma participação no projeto que era da Chinalco, maior acionista da Rio Tinto, e tem planos para desenvolver a mina.

“Embora seja um comentário sobre uma fase [ainda] inicial, vemos isso como uma mudança de abordagem por parte da administração da Rio que é potencialmente interessante”, disse Tyler Broda, analista do RBC Capital Markets.

“Com a produção de aço chinesa perto de seus picos, um projeto rival em potencial em Simandou, também em andamento, e a BHP procurando possivelmente expandir sua capacidade portuária, a Rio Tinto poderia estar dando seus primeiros passos para proteger sua participação no mercado de minério de ferro”, disse.

Want to read more from the FT? Sign up for a free corporate trial for you and your team at: www.ft.com/am730.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/07/2020

SENADO APROVA MP QUE FLEXIBILIZA CONTRATAÇÕES PÚBLICAS NA PANDEMIA

Com isso, o poder público fica autorizado a prorrogar contratos sem licitação para aquisição de bens, serviços e insumos destinados ao combate do novo coronavírus

Por Renan Truffi, Valor — Brasília 16/07/2020 20h10 Atualizado

O Senado aprovou nesta quinta-feira (16) uma medida provisória (MP) que flexibiliza regras de contratações e licitações durante a pandemia. Com isso, o poder público fica autorizado a prorrogar contratos sem licitação para aquisição de bens, serviços e insumos destinados ao combate do novo coronavírus. O texto prevê, no entanto, que uma justificativa precisa ser apresentada. A proposta segue agora para sanção presidencial.

Segundo o projeto, os contratos poderão ter os prazos de início de execução, conclusão e entrega estendidos. Ficam mantidas demais cláusulas do contrato e assegurada a manutenção do equilíbrio econômico.

As autoridades competentes terão direito a prorrogação caso comprovem aumento das quantidades previstas no contrato inicial, dificuldades na logística de distribuição de entrega dos bens ou da prestação dos serviços e fato excepcional ou imprevisível que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato.

A medida permite também que a administração pública contrate empresa impedida de firmar contrato por conta de alguma penalidade sofrida anteriormente. Mas isso valerá apenas se ela for, comprovadamente, a única fornecedora. Nesse caso, será exigida a prestação de garantia de 10% do valor do contrato.

Nas contratações, o poder público poderá apresentar termos de referência simplificados para as compras e serviços em geral e um projeto básico simplificado para serviços de engenharia.

Cartão do governo

As contratações feitas sem licitação poderão ser pagas com cartão do governo. Neste caso, a MP delimita um limite de R\$ 333 mil para execução de serviços de engenharia e R\$ 176 mil nas compras em geral e outros serviços. Na modalidade pregão, eletrônico ou presencial, os prazos

dos procedimentos licitatórios serão reduzidos pela metade e os recursos terão efeito apenas devolutivo, ou seja, não suspenderão o processo.

A MP também dispensa a realização de audiência pública prevista na Lei de Licitações quando o valor do pregão ultrapassar R\$ 150 milhões. Essa audiência é prevista para que todos os interessados possam se manifestar sobre a licitação.

Inicialmente, a proposta retirava prerrogativas dos governadores na definição de medidas sanitárias e de quarentena, mas os parlamentares fizeram correções para dar autonomia a Estados e municípios. Ainda assim, a autoridade local deverá seguir recomendação técnica e fundamentada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) para adotar as medidas de restrição no transporte de pessoas entrando no país ou saindo dele e também na locomoção entre os Estados. Isso valerá para rodovias, portos e aeroportos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/07/2020

BOLSONARO QUALIFICA AEROPORTO DE VIRACOPOS PARA RELICITAÇÃO, INFORMA TRIUNFO

Por Raquel Brandão, Valor — São Paulo

A Triunfo Participações e Investimentos (TPI) informou nesta sexta-feira que o presidente Jair Bolsonaro qualificou o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), para fins de relicitação. A companhia detém participação na Aeroportos Brasil Viracopos (ABV), atual concessionária do aeroporto.



[https://s2.glbimg.com/PfcDsZsEapBlv9AbksJ5w_2qn0l=/0x0:599x394/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3_glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Y/S/fkGZcESnew6cV0sifqOw/viracopos.png](https://s2.glbimg.com/PfcDsZsEapBlv9AbksJ5w_2qn0l=/0x0:599x394/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3_glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/Y/S/fkGZcESnew6cV0sifqOw/viracopos.png)

— Foto: Reprodução / Facebook Viracopos

O decreto 10.427 prevê ainda que o Ministério da Infraestrutura submeta ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), no prazo de 90 dias contados a data de publicação, a avaliação quanto a possibilidade de transferência à

nova concessionária de dívidas adquiridas junto a financiadores. A análise de vantajosidade da licitação depen

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/07/2020

COSAN TEM BANCOS PARA OFERTA DA COMPASS

O cronograma inicial prevê para breve a cisão de ativos necessários e o procedimento de ofertas

Por Maria Luíza Filgueiras — De São Paulo

A Cosan quer concluir a maior parte de sua reestruturação, incluindo pelo menos duas ofertas de ações, até o final deste ano, apurou o Valor. O cronograma inicial prevê para breve a cisão de ativos necessários e o procedimento de ofertas. A intenção é que o lançamento em bolsa comece pela Compass, de energia e gás, já mais preparada para esse proce

O Valor apurou que os bancos Santander e Itaú BBA assessoram a Cosan nos procedimentos de reestruturação e nesta oferta da Compass - para essa operação, foi contratado também o banco Morgan Stanley, disseram as fontes. Outros bancos devem complementar o sindicato nos próximos dias.

A oferta primária tem como objetivo caixa para crescimento já mapeado pela companhia, disse uma fonte. Ainda não há tamanho definido para essa operação, mas sabe-se que será

multibilionária dado o porte da companhia - na estimativa de analistas, em torno de R\$ 4,5 bilhões em captação.

A Compass foi criada pela Cosan para atuar de forma integrada no mercado de gás e energia, incluindo infraestrutura, distribuição, geração e comercialização. Já nasceu dona da participação do grupo na paulista Comgás e com a comercializadora de energia comprada pela Cosan, origem do nome Compass. Só a participação de 99,14% na Comgás vale R\$ 23,3 bilhões em bolsa.

Para a oferta da Raízen, empresa integrada de energia, falta um acordo com a sócia Shell - que, conforme duas fontes, ainda não começou a ser efetivamente negociado em termos específicos. Também será uma operação de grande volume, provavelmente em torno de R\$ 7,5 bilhões conforme projeções iniciais.

A Cosan cogita levar à bolsa também a Moove, produtora e distribuidora de lubrificantes e óleos. Procurada sobre a contratação de bancos e oferta da Compass, a Cosan não comentou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/07/2020

ESTATAIS PODERÃO PRORROGAR CONTRATOS SÓ COM PRIVATIZAÇÃO

Veto presidencial a artigo que permitia renovação de contratos por mais 30 anos gerou crise com Estados e pode cair

Por Taís Hirata — De São Paulo 17/07/2020 05h00 Atualizado

Concessões do BNDES não serão afetadas por vetos, diz o diretor Fábio Abrahão — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A nova lei do saneamento traz uma brecha para que companhias estaduais possam prorrogar seus contratos, mas apenas em caso de privatização, segundo advogados e analistas de mercado. A versão final do texto foi publicada ontem e causou forte reação política em Brasília. A renovação dos contratos das companhias públicas está no centro de um embate entre governo federal e Congresso.

A permissão para que as estatais pudessem prorrogar os acordos foi um dos principais pleitos dos Estados durante as negociações. O artigo que autorizava a renovação por um prazo adicional de 30 anos foi incluído em um acordo com os parlamentares para a aprovação do projeto.

No entanto, o acordo foi descumprido. Na terça-feira, ao sancionar o novo marco do setor, o presidente Jair Bolsonaro vetou o artigo. Na avaliação do governo, essa medida prolongaria demais o domínio das estatais no mercado, e atrasaria mudanças importantes para ampliar a concorrência e os investimentos.

A decisão gerou revolta entre parlamentares e estatais, que agora tentam derrubar o veto.

Uma das principais críticas à restrição foi que, sem a possibilidade de renovar os contratos, as companhias perderiam valor de mercado, e mesmo aquelas interessadas em projetos de desestatização seriam prejudicadas.

Na prática, se for mantida, a restrição não afetará as companhias estaduais que forem vendidas, afirmam advogados. Isso porque o artigo que trata sobre a alienação do controle de estatais prevê uma possibilidade de repactuação dos contratos, o que permitirá a mudança de cláusulas e a prorrogação dos prazos. Neste caso, os contratos deixarão de ser contratos de programa e passarão a ser contratos de concessão.

“Não faria sentido privatizar uma empresa sem permitir a reestruturação dos contratos com os municípios. A extensão dos prazos vai permitir que o privado consiga operar o ativo no longo prazo”, afirma Fernando Vernalha, sócio da VGP Advogados.

No caso da Sabesp, que é a principal candidata do setor a uma privatização, essa repactuação seria importante para a valorização da empresa e para garantir que todos os investimentos necessários sejam feitos, avalia Carolina Carneiro, do Credit Suisse.

Para o UBS, é importante que a companhia paulista consiga repactuar seus 20 maiores contratos - que, juntos, representam 76% da receita do grupo. Só o contrato com a capital, que tem mais 20 anos de validade, responde por 50% do faturamento.

A avaliação é que, como as cidades menores são subsidiadas pelas maiores, será preciso renovar apenas as grandes e, naturalmente, as demais prefeituras seguirão o mesmo caminho, segundo os analistas Giuliano Ajeje e Guilherme Reif.

Se no caso das privatizações a prorrogação está liberada, o mesmo não ocorre nas concessões ou aberturas de capital sem perda de controle. Nestes casos, a renovação segue proibida pelo veto presidencial - a não ser, claro, que este seja derrubado.

Isso não significa, porém, que as concessões serão travadas. No caso dos projetos em estruturação pelo BNDES, por exemplo, não haverá qualquer impacto desse veto, segundo Fábio Abrahão, diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do banco de fomento.

“Há modelos de concessão em que a figura da estatal continua existindo, por exemplo, para atuar na produção de água. É o caso da Cedae [estatal do Rio de Janeiro] e da Casal [de Alagoas], onde essa questão já foi resolvida. Os projetos vão sair neste ano. No demais projetos, como o do Acre e o do Amapá, a relação é entre o Estado e o município, não passará pela estatal”, explica.

Para ele, o impacto da sanção da lei será basicamente trazer mais segurança jurídica aos projetos. Abrahão diz ainda que, além da atual carteira do banco, já há negociações com outros quatro estados do Norte e Nordeste para novas desestatizações, que já poderão incorporar os blocos regionais previstos na lei.

A expectativa é que, mantido o veto, há um estímulo maior aos projetos de concessão firmados diretamente entre o Estado e os blocos de municípios, sem incluir as empresas estaduais. “As alternativas de desestatização continuam existindo, o que não haverá mais é a possibilidade de a estatal ganhar receita com isso”, diz Gustavo Magalhães, do Fialho Salles.

Outra alternativa que tem sido estudada pelos governos é a abertura de capital. Para Carolina, do Credit, essa possibilidade segue aberta. Porém, sem a renovação dos contratos, o preço das ações será mais baixo.

“As companhias vão ter que se esforçar para criar metas de eficiência e governança para compensar essa perda. Os Estados terão que avaliar uma abertura de capital com alienação do controle, ou então terão que passar por uma forte reestruturação”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/07/2020

NOVO MARCO DO SANEAMENTO E O FUTURO DA INFRAESTRUTURA

Redução dos riscos legais, regulatórios e do ambiente de negócios é essencial para atrair capital privado

Por Robson de Andrade 17/07/2020 05h00 Atualizado

Os empreendimentos em infraestrutura serão decisivos para a retomada da economia brasileira após a pandemia da covid-19. Porém, para atrair novos investimentos privados, é fundamental que sejam destravadas algumas amarras que, historicamente, têm impedido o Brasil de avançar nessa área. É preciso, por exemplo, aprovar os cerca de dez projetos de lei que atualizam marcos legais do setor, primordialmente na área de licitações e outorgas. A redução dos riscos legais, regulatórios e relativos ao ambiente de negócios também é essencial para atrair capital privado.

Um importante passo nessa direção foi a aprovação, pelo Congresso Nacional, do novo marco legal do saneamento básico, que viabilizará um choque de eficiência nas diversas empresas estatais de saneamento, que atualmente são responsáveis pelo atendimento de água e esgoto de mais de 90% dos municípios brasileiros. Além disso, abre espaço para a iniciativa privada atuar na exploração do setor, e institui um regime de licitações, com potencial para atrair grandes investimentos e a geração de, pelo menos, um milhão de empregos em cinco anos.

Redução dos riscos legais, regulatórios e do ambiente de negócios é essencial para atrair capital privado

O modelo atual, baseado em contratos celebrados sem licitação entre Estados e municípios, não tem sido capaz de expandir a prestação dos serviços de maneira satisfatória. O novo marco legal melhora a qualidade das regras, ao estabelecer a Agência Nacional de Águas (ANA) como responsável pela regulação do setor, e aumenta a segurança jurídica, ao esclarecer a titularidade nos casos de interesse comum.

Outra medida urgente é a continuidade dos programas de concessões e Parcerias Público-Privadas (PPP) da União e dos Estados. No âmbito federal, a carteira tem mais de 100 projetos, com destaque para a concessão de 22 aeroportos, duas ferrovias, oito rodovias e 12 terminais portuários, além da privatização das companhias Docas de Santos (SP) e do Espírito Santo.

A retomada de obras públicas paradas é também uma grande oportunidade para resolver gargalos existentes. O Brasil investe pouco em infraestrutura, e parte dos investimentos acaba imobilizada em obras paralisadas, que consomem vultuosos recursos e não geram benefícios para a população que as financia por meio do pagamento de impostos. De acordo com o governo federal, atualmente existem cerca de 6 mil obras públicas federais interrompidas ou com início adiado. São projetos em diversos setores, como saneamento básico, transportes, energia e urbanização, que somam investimentos da ordem de R\$ 42 bilhões.

No campo da energia elétrica, existem três importantes propostas tramitando no Congresso Nacional. O atual modelo apresenta claros sinais de desgaste, com problemas no planejamento e na gestão dos mercados, que desestabilizaram o segmento, gerando custos adicionais, crescente judicialização e passivos financeiros que recaem sobre os consumidores. O Projeto de Lei 232/2016 propõe um marco legal e estabelece normas para ampliar o mercado livre de energia e viabilizar uma nova estrutura de negócios.

Já o Projeto de Lei 3.975/2019 visa solucionar o problema sistêmico do risco hidrológico, que impõem riscos excessivos aos agentes do setor elétrico, devido às diferenças entre suas obrigações contratuais e as respectivas produções de energia. Tal exposição a liquidações no mercado de curto prazo causa grandes passivos e sujeita empresas a processos judiciais. Segundo o Ministério de Minas e Energia, em 2019 esse problema gerou um custo de R\$ 11 bilhões. Outra prioridade nessa área é o PL 5.877/2019, que permite a capitalização da Eletrobras, um projeto muito importante para o país, porque a companhia precisa ter a possibilidade de investir sem as amarras do controle público e com a agilidade do setor privado.

No setor de gás natural, o mercado aguarda a aprovação do PL 6.407/2013, que quebra monopólios vigentes. O texto nos aproxima dos padrões de competição e de preço internacionais. Em 2019, a média da cotação do gás, no Brasil, foi de US\$ 12 a 13,50 por milhão de BTUs - mais do que o triplo dos US\$ 3,50 nos Estados Unidos, e quase o dobro dos US\$ 7 na Europa. Os valores aqui são mais altos até mesmo do que os do Japão, que importa 100% do gás que consome. Lá, a média está em torno de US\$ 9.

As legislações estaduais do gás natural também devem ser alteradas para viabilizar a quebra do monopólio na distribuição. Também significativo para a modernização da infraestrutura, o PL 3.178/2019 propõe alterações no regime de partilha de produção de petróleo em áreas do pré-sal. O texto moderniza a legislação atual, ao revogar o direito de preferência da Petrobrás nas licitações do regime de partilha de produção. O projeto prevê, entre outras medidas, a realização de outorgas de concessão.

No setor de transportes, os investimentos federais vêm caindo desde 2010. Em 2019, o total aportado nesse segmento foi de apenas R\$ 8,3 bilhões. Somos um país rodoviário, com 24% da malha federal pavimentada em estado ruim ou péssimo - situação que deve piorar com a crise gerada pela pandemia. No setor ferroviário, o PLS 261/2018 permite a realização de outorgas de autorização para o funcionamento de ferrovias, especialmente em trechos curtos e conectados à malha atual. A operação dessas ferrovias, conhecidas como shortlines, aumentaria os investimentos, a integração e a utilização da malha. Nos EUA, existem 550 trechos de shortlines, que somam 80 mil km de extensão ou quase 30% da rede do país.

Na área ambiental, o PL 3.729/2004 estabelece regras claras e dá mais agilidade ao licenciamento. O projeto traz soluções para alguns dos principais problemas nessa área, como excesso de procedimentos e superposição de competências, falta de clareza na condução dos processos e atuação discricionária dos agentes. Por fim, a proposta tenta combater a atual insegurança jurídica, que afeta os empreendimentos mesmo após a obtenção das licenças.

Todas essas propostas são essenciais para impulsionar a infraestrutura e proporcionar o início de um novo ciclo de crescimento econômico. Adicionalmente, como são projetos que utilizam mão de obra intensiva, poderão também ajudar a reduzir os elevados índices de desemprego. A solução dos atuais obstáculos, entretanto, passa pelo aumento da participação da iniciativa privada, tanto nos investimentos quanto na gestão da operação. Temos certeza de que o Congresso Nacional dará seguimento à discussão e à aprovação dos diversos projetos, contribuindo para a melhora do ambiente de negócios e a recuperação da economia no pós-pandemia.

Robson Braga de Andrade é empresário e presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/07/2020

VENDAS DE MINÉRIO DE FERRO DA RIO TINTO SOBEM 1% NO SEGUNDO TRIMESTRE

A mineradora informou que as vendas somaram 86,7 milhões de toneladas, enquanto a produção de minério de ferro cresceu 4%, para 83,2 milhões de toneladas

Por Dow Jones Newswires — Sydney

A Rio Tinto informou que as vendas de minério de ferro subiram 1% no segundo trimestre, na comparação com o mesmo período de 2019, com a empresa aproveitando a alta do preço da commodity.

A mineradora informou que as vendas somaram 86,7 milhões de toneladas, enquanto a produção de minério de ferro cresceu 4%, para 83,2 milhões de toneladas.

No primeiro semestre, as vendas subiram 3%, para 159,6 milhões de toneladas, resultado atingido apesar dos danos à infraestrutura provocados pela passagem do ciclone Damien, em fevereiro.

A Rio Tinto continua estimando que as vendas de minério de ferro devem ficar entre 324 milhões e 334 milhões de toneladas no acumulado de 2020.

O preço do minério de ferro alcançou US\$ 110,00 a tonelada este mês, após problemas na oferta brasileira da commodity, por conta da epidemia de covid-19, e o aumento da demanda na China.

A Rio Tinto informou ainda que a produção de bauxita cresceu 9% em base anual, para 14,6 milhões de toneladas, enquanto a produção de alumínio recuou 2%, para 785 mil toneladas, e a produção de cobre caiu 3%, para 132,8 mil toneladas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 17/07/2020



SOPESP NOTÍCIAS - SP

NOVO TERMINAL DA RAÍZEN NO MARANHÃO ABRE FRENTE PARA IMPORTAÇÃO E PROMETE DESAFIAR REFINARIAS

SÃO PAULO (Reuters) – Inaugurado há cerca de dois meses em plena pandemia, o terminal da Raízen no porto de Itaqui, em São Luís, já começou a receber navios com combustíveis, em projeto que deve ampliar a importação de diesel do país e a distribuição de produtos para o Norte e Nordeste, disseram executivos da companhia à Reuters nesta quinta-feira.



<https://sopesp.com.br/wp-content/uploads/2020/07/180326-porto-do-itaqui-300x199.jpg>

Com investimento de 200 milhões de reais, o novo terminal com capacidade para movimentar 1,5 bilhão de litros de combustíveis por ano, podendo armazenar até 80 milhões de litros, está conectado a ferrovias, o que garante que a Raízen também poderá transportar etanol e biodiesel do Centro-Oeste com menores custos.

Concebido a partir do momento em que a Petrobras passou a praticar preços de mercado para derivados de petróleo no Brasil há alguns anos, o terminal promete ter eficiência para “desafiar” refinarias, mesmo após algumas delas passarem para controle privado, como indica o plano de desinvestimento da petroleira estatal.

Para o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Infraestrutura da Raízen, Nilton Gabardo, o mercado de combustíveis é “corrida de redução de custo”, o que está na essência do projeto do terminal.

“Quando se trabalha com custos eficientes, acaba desafiando mais os refinadores... a primeira coisa é ter capacidade, aí você pode acessar as opções... O mercado brasileiro de modo geral não tem infraestrutura para bancar competição de alto nível com as refinarias, e essa capacidade da Raízen vai permitir isso...”, disse Gabardo.

Com o ativo, a Raízen deve ampliar concorrência para a BR Distribuidora, que tem em São Luís uma base, além de operar também em armazenagem no terminal da Tequimar, disse a empresa à Reuters. A Transpetro, subsidiária da Petrobras, também possui um terminal no porto.

A Raízen, que está entre as três maiores distribuidoras de combustíveis do Brasil, em um mercado liderado pela BR, espera atender com a unidade de Itaqui os Estados do Maranhão, Piauí, Pará, Tocantins e Mato Grosso, além de funcionar como “hub” de cargas para outros portos nos Estados das Regiões Norte e Nordeste, que poderão ser atendidos por navios menores.

Gabardo ressaltou que o novo terminal de São Luís se integra a uma malha de bases ferroviárias novas, recém-construídas pela Raízen em Porto Nacional (TO) e Marabá (PA), além das bases ferroviárias existentes em Teresina (PI) e Açailândia (MA).

Segundo a empresa, este grupo de terminais e bases de distribuição foram concebidos para serem os ativos mais eficientes da companhia a longo prazo, operando grandes composições ferroviárias conectadas pela malha ferroviária da Ferrovia Centro-Atlântica, além da Ferrovia Norte-Sul.

“Essa é a materialização da Raízen como player que acredita no diferencial de alta performance, traz resiliência para o negócio, traz opções para a gente, sejam elas da importação, cabotagem, saída do etanol (exportação), importação de etanol, biodiesel, temos falado que é um terminal flex, essa característica é bastante importante”, disse o VP de Logística, Distribuição e Energia da Raízen, Antonio Simões.

Nesse sentido, a unidade que ocupa cerca de um terço do seu terreno no porto de Itaqui, com calado mais profundo do Brasil, tem expectativa de expandir operações, com a construção de mais tanques de combustíveis, considerando que as regiões atendidas pelo “hub” estão entre aquelas com maior potencial de crescimento econômico no país.

Segundo executivos, o porto de Itaqui aumentou em 7% suas movimentações este ano, impulsionados por embarques de soja, principalmente, o que mostra a força da região, muito influenciada pelo agronegócio, que foi menos afetado na pandemia de Covid-19.

Para Simões, a região sob influência do terminal sempre vai precisar de diesel importado para compor o suprimento, em um país que não tem capacidade para produzir todo o combustível que consome.

A propósito do impacto da pandemia no mercado de combustíveis, Simões afirmou que a empresa já nota uma retomada, principalmente de diesel.

“O diesel retornou até um pouco mais rápido que o imaginado para patamares parecidos..., muito impulsionado por boa safra, o agronegócio não teve grandes impactos, isso está se refletindo em retomada de volume de diesel”, disse ele, ponderando que gasolina e etanol ainda dependem da retomada dos grandes centros.

“Assumindo que vai ter uma estabilidade da pandemia, achamos que tem tudo para voltar”, disse ele, citando exemplo de mercados de países mais desenvolvidos.

Fonte: SOPESP NOTÍCIAS – SP

Data : 16/07/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ALLIANZ: BAIXA RECORDE DE PERDAS NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 16/07/2020 - 21:02

As consequências do coronavírus e uma desaceleração econômica continuada podem ameaçar a melhoria da segurança a longo prazo e desencadear um aumento nas perdas devido a medidas para redução de custos, tripulação fatigada, embarcações ociosas e ineficiente resposta à emergências

As grandes perdas na navegação estão em seu nível mais baixo, tendo caído mais de 20% em relação ao ano anterior, segundo o estudo da Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS), Safety & Shipping Review 2020. No entanto, a crise do coronavírus pode comprometer melhorias de segurança feitas no setor em 2020 e além, pois condições operacionais difíceis e uma forte desaceleração econômica apresentam um conjunto único de desafios.

“O coronavírus atingiu o segmento do transporte marítimo em um momento difícil já que busca reduzir suas emissões, há ainda questões como mudança climática, riscos políticos, pirataria e é um setor que lida com problemas constantes como incêndios nas embarcações”, diz Baptiste Ossena, líder global de seguros de casco AGCS. “Agora, o setor também enfrenta a tarefa de operar em um mundo muito diferente, com as incertas implicações econômicas e de saúde pública da pandemia.”

O estudo anual da AGCS analisa perdas acima de 100 toneladas brutas (GT) e também identifica 10 desafios da crise do coronavírus para o setor da navegação que podem afetar a segurança e o gerenciamento de riscos. Em 2019, foram relatadas 41 perdas totais de navios em todo o mundo versus 53 no ano anterior. Isso representa um declínio aproximado de 70% em 10 anos e é resultado de esforços sustentados nas áreas de regulação, treinamento e avanço tecnológico, entre outros. Mais de 950 perdas foram relatadas desde o início de 2010.

Desafios do Coronavírus

O setor de navegação continuou a operar durante a pandemia, apesar das interrupções nos portos e das mudanças nas tripulações. Embora qualquer redução nas viagens devido a restrições de coronavírus possa diminuir a atividade de perda nesse meio tempo, o relatório destaca 10 desafios que podem aumentar os riscos. Entre eles estão:

- A incapacidade de mudar de tripulação está afetando o bem-estar dos marinheiros, o que poderia levar a um aumento no erro humano a bordo dos navios.
- A interrupção da manutenção e serviços essenciais aumenta o risco de danos às máquinas, que já é uma das principais causas de sinistros em Marine.
- Vistorias oficiais e inspeções portuárias reduzidas ou atrasadas podem levar a práticas não seguras ou a equipamentos defeituosos não serem detectados.
- Danos e atrasos na carga passam a ser mais comuns, uma vez que as cadeias de abastecimento estão sob pressão.
- A capacidade de responder rapidamente a uma emergência também pode ser comprometida com consequências para incidentes importantes que dependem de suporte externo.
- O número crescente de navios de cruzeiro e petroleiros em lay-up em todo o mundo representa exposições financeiras significativas, devido à ameaça potencial de condições climáticas extremas, pirataria ou riscos políticos.

“Proprietários de navios também enfrentam pressões de custo adicionais devido a uma desaceleração da economia e do comércio”, diz o capitão Rahul Khanna, diretor global de consultoria de risco em Marine AGCS. “Sabemos, por crises já ocorridas no passado, que os orçamentos para tripulação e manutenção estão entre as primeiras áreas que podem ser cortadas e isso pode afetar a operação segura de embarcações e máquinas, potencialmente causando danos ou avarias, o que, por sua vez, levaria a encalhamento ou colisões. É crucial que os padrões de segurança e manutenção não sejam afetados por nenhuma crise.”

Principais locais de perdas e navios mais afetados

De acordo com o relatório, a região do Sul da China, Indochina, Indonésia e Filipinas continua sendo o principal local de perdas, com 12 embarcações em 2019 e 228 na última década - uma em cada quatro perdas globais. Alto volume de comércio, rotas de navegação movimentadas, frotas mais antigas, exposição a tufões e questões de segurança em algumas rotas domésticas de balsa são fatores que contribuem para esses números. No entanto, em 2019, as perdas diminuíram pelo segundo ano consecutivo. O Golfo do México (4) e a Costa Oeste da África (3) estão em segundo e terceiro lugares.

Os navios cargueiros (15) representaram mais de um terço das perdas no ano passado, enquanto as naufrágios (afundados) foram a principal causa de todas as perdas totais, representando três em cada quatro (31). O mau tempo foi responsável por uma em cada cinco perdas. Problemas com transportadores e navios roll-on / roll-off (Ro-Ro) continuam entre as principais questões de segurança. O total de perdas envolvendo Ro-Ros aumentou ano a ano, além de incidentes menores (+ 20%) - uma tendência que continua em 2020.

“O aumento no número e na gravidade dos sinistros de navios Ro-Ro é preocupante. Eles podem estar mais expostos a incêndios e problemas de estabilidade do que outros navios”, diz Khanna. “Muitos têm inversões rápidas nos portos e várias investigações de acidentes revelaram que as verificações de estabilidade antes da partida não foram realizadas como deveriam ou foram baseadas em informações imprecisas da carga. Muitas vezes considerações de ordem comercial colocaram em risco embarcações e tripulações e é vital que isso seja abordado em terra e a bordo.”

Pequenos incidentes vêm crescendo

Enquanto o total de perdas continua apresentando uma tendência positiva, o número de incidentes reportados (2.815) aumentou 5% ano a ano, devido a danos nas máquinas, que causaram mais de um em cada três (1.044). O aumento de episódios nas águas das Ilhas Britânicas, Mar do Norte, Canal da Mancha e Golfo da Biscaia (605) fez com que essas regiões substituíssem o Mediterrâneo Oriental como o nº1 do ranking pela primeira vez desde 2011, representando um em cada cinco incidentes no mundo.

“Não podemos perder de vista o fato de que, embora as perdas totais tenham diminuído significativamente, o número total de incidentes aumentou ano a ano”, diz Ossena. “Não é preciso muito para que um incidente grave resulte em uma perda total e, portanto, os sinais de alerta estão ali.”

Houve quase 200 incêndios reportados em navios no ano passado, um aumento de 13%, com cinco perdas totais somente em 2019. Cargas mal declaradas são uma das principais causas. Tomar medidas para resolver esse problema é vital, pois ele só piora à medida que as embarcações se tornam maiores e a variedade de mercadorias transportadas cresce. Produtos químicos e baterias são cada vez mais transportados em contêineres e representam um sério risco de incêndio se forem declarados ou armazenados incorretamente.

Tensões geopolíticas e a tecnologia impactam a segurança da navegação

Enquanto isso, os eventos no Golfo de Omã e no Mar da China Meridional mostram que a rivalidade política está também em alto mar e o transporte marítimo continuará sendo atraído para as disputas geopolíticas. O aumento do risco político e dos conflitos civis em todo o mundo tem implicações no transporte marítimo, como a capacidade de proteger tripulações e acessar portos com segurança. Além disso, a pirataria continua sendo uma grande ameaça, com o Golfo da Guiné ressurgindo como principal foco global, com a América Latina vendo o aumento do assalto à mão armada e reaparecendo também no Estreito de Cingapura.

Proprietários também estão cada vez mais preocupados com a perspectiva de conflitos cibernéticos. Há um número crescente de ataques de spoofing por GPS em navios, particularmente no Oriente Médio e na China, enquanto há relatos de um aumento de 400% nas tentativas de ataques cibernéticos no setor marítimo desde o surto de coronavírus.

Navegação fluvial: perigos na Amazônia

No Brasil, um dos principais parques industriais do país está localizado em Manaus, Amazonas, no norte brasileiro, local onde o transporte de cargas e pessoas é majoritariamente feito através dos rios da região.

“Durante os 5 dias em que uma carga habitualmente leva para sair do norte e chegar aos grandes centros consumidores no sudeste, balsas transportando os mais diversos tipos de produtos vêm experimentando um aumento no número de ações criminosas de roubo de carga e uma preocupação também com colisões, seja com bancos de areia ou outras embarcações, muitas delas irregulares”, afirma Egleson Ferreira, consultor de risco em marine AGCS América do Sul.

Em mais de 50 anos de atividade industrial na região Amazônica, os desafios do distrito industrial para escoamento da carga pouco mudaram. As mercadorias, em sua maioria, são transportadas em carretas desde as unidades fabris em Manaus até portos da cidade onde embarcam em

balsas que levam 5 dias até a cidade de Belém do Pará. Lá, incia-se o trajeto rodoviário por mais 3 dias até a região sudeste brasileira.

Apesar dos desafios, o transporte fluvial ainda é mais rápido quando comparado ao transporte marítimo – que prolongaria o trajeto em cerca de 10 dias - e mais barato do que o transporte aéreo.

Outros temas abordados no AGCS Safety & Shipping Review incluem:

Metas para reduzir as emissões definirão o risco para a navegação nos próximos anos. O objetivo de reduzir pela metade as emissões de CO2 até 2050 exigirá que o mercado altere radicalmente combustíveis, tecnologia de motores e até o design das embarcações. Desde 1º de janeiro de 2020, os níveis permitidos de enxofre no óleo combustível marítimo foram reduzidos. No entanto, estar em conformidade não é simples e os problemas de adequação podem levar a um aumento nos sinistros de danos às máquinas. Por fim, a descarbonização também terá implicações regulatórias, operacionais e de reputação. O progresso na abordagem das mudanças climáticas pode estagnar com o foco agora na pandemia do coronavírus. Isso não pode acontecer.

As novas tecnologias não fazem milagres, mas são uma ferramenta cada vez mais útil: A tecnologia de transporte marítimo pode ser positiva para a segurança e no caso de sinistros, e vem sendo cada vez mais usada para combater alguns dos riscos destacados no relatório - desde reduzir a ameaça de incêndio em embarcações, monitorar a temperatura da carga até integrar sistemas de supressão a drones no futuro. O aumento do uso de sistemas de controle industrial para monitorar e manter os motores pode reduzir significativamente os danos às máquinas e os incidentes de avaria, uma das maiores causas atuais de sinistros.

Navios azarados – Os navios mais propensos a acidentes do ano passado foram duas balsas nas ilhas Gregas e um graneleiro na América do Norte, todos envolvidos em seis incidentes diferentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2020

PORTO DO AÇU ASSINA ACORDO COM A FERTIPAR SUDESTE PARA MOVIMENTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/07/2020 - 20:59



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200716-galpao-porto-do-acu.jpg>

Novos galpões do Terminal Multicargas permitirão operação e armazenagem de fertilizantes e outros granéis para suprir a demanda do mercado interno

A Porto do Açu Operações assinou o primeiro acordo para movimentação de fertilizantes no Terminal Multicargas (T-MULT). A operação está prevista para setembro, com a Fertipar Sudeste, do Grupo Fertipar, que importará aproximadamente 20 mil toneladas de cloreto de potássio (KCL) para o interior de Minas Gerais. O escoamento do navio que aportará no Açu será feito por carretas até as cidades de Varginha (MG) e Martins Soares (MG). O acordo, já em vigor, possibilitará o recebimento de mais navios de fertilizantes até março de 2021.

A operação marca a estreia do Porto do Açu no agronegócio por meio da ampliação do T-MULT. Foram montados dois galpões lonados, com área aproximada de 6 mil metros quadrados e capacidade para armazenar até 25 mil toneladas de insumos por vez. A prioridade é atender à demanda nacional de fertilizantes, mas também há possibilidade de estocar e movimentar outros tipos de produtos durante a entressafra, como granéis sólidos agrícolas e minerais.

As obras civis, finalizadas em junho, foram executadas em dois meses. “Teremos a capacidade de operar um navio de aproximadamente 25 mil toneladas por mês e estimamos 150 mil toneladas movimentadas para este primeiro ano de operação, fora as possibilidades de movimentação de outros produtos, ainda em fase de negociação”, projeta João Braz, diretor de Terminais e Logística da Porto do Açú Operações.

O Brasil é o quarto maior consumidor global de fertilizantes e importa cerca de 77% do que consome localmente. Com este serviço no portfólio, o Porto do Açú busca atender a demanda interna, principalmente o mercado de Minas Gerais, nas regiões leste, sul e centro do estado, onde há uma grande base de distribuidoras instaladas.

“A busca por opções de logística para o abastecimento de nossas unidades é algo importante para trazer competitividade à empresa. Enxergamos o Porto do Açú como uma alternativa de porta de entrada de fertilizantes para a região de atuação da Fertipar Sudeste. Estamos otimistas, pois pode criar mais uma boa opção de operação logística para nós”, diz Rodolfo Kieser, Superintendente da Fertipar.

Pelo Porto do Açú este projeto também é considerado o embrião para a fase de industrialização do empreendimento portuário no setor petroquímico, que será consolidada com a atração de indústrias para este fértil ambiente de negócios do Norte Fluminense.

A montagem destes galpões faz parte do plano de expansão do T-MULT, que inclui a ampliação do terminal com aumento do cais e do pátio para granéis, a construção de um pátio dedicado a cargas gerais e contêineres e outros novos galpões para armazenamento. Ainda em julho, o T-MULT também começará a fazer cabotagem na categoria “feeder short distance”, em uma parceria com a Companhia de Navegação Norsul, que transportará contêineres por comboio oceânico entre os portos do Rio e do Açú.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2020

PORTO DE SUAPE BATE RECORDE HISTÓRICO NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/07/2020 - 20:54



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200716-porto-de-suape.jpg>

Porto de Suape - Foto Rafael Medeiros

Cargas movimentadas somaram mais de 12 milhões de toneladas, o que representa 17% de aumento de janeiro a junho, em comparação a 2019

Mesmo em meio a maior pandemia deste século, o Porto de Suape caminha para cravar novo recorde histórico e confirmar o melhor ano em volume de cargas. O primeiro semestre registrou crescimento de 17% em relação aos meses de janeiro a junho de 2019, acumulando 12.361.846 de toneladas, número recorde para a movimentação do período. O resultado também é 8,8% maior do que no primeiro semestre de 2018 que somou 11.362.251 toneladas e, até então, sustentava o recorde. A boa performance fez Suape pular da sexta posição entre os portos públicos para o quarto lugar. A expectativa é encerrar 2020 com crescimento percentual de dois dígitos.

A crescente movimentação de granéis líquidos é a grande responsável pela alta. Destaque para as operações de óleo bunker (combustível marítimo) produzido na Refinaria Abreu e Lima, com 94% de aumento nas exportações, principalmente, para Singapura. O total embarcado somou 1.428.172 toneladas. Outro produto que teve um crescimento significativo foi o GLP (o gás de cozinha), com alta de 18% nos embarques e 29% nos desembarques, somando 1.221.208 toneladas. Mais de 75% de toda a carga que passa pelo porto é de granéis líquidos e no primeiro

semestre o total movimentado foi de 9.313.158 toneladas, representando um incremento de 22,2%. Suape é o maior hub nacional neste grupo de carga.

Os bons resultados não param por aí. Segunda carga mais movimentada no porto, os contêineres registraram crescimento de 2,4% em TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), com 230.504 TEUs, e 0,5% em volume, somando 2.574.496 toneladas, no período. Suape é a instalação portuária com maior movimentação de carga containerizada na região Nordeste.

“Os números são excelentes para um período tão atípico quanto o que estamos vivendo. Em plena pandemia, alcançar o melhor resultado da história do Porto de Suape é algo digno de comemoração, pois a retomada econômica de Pernambuco começa por Suape. Nosso agradecimento a toda a comunidade portuária”, celebra o presidente do porto, Leonardo Cerquinho.

Os granéis sólidos terminaram o semestre com 16,4% de aumento e 276.035 toneladas. Grande parte da movimentação foi de trigo, com total de 217.187 toneladas e aumento de 48% em relação ao mesmo período do ano passado. Os embarques de coque também ajudaram nesse resultado com 31.348 toneladas, produzidas na Refinaria Abreu e Lima (Rnest) e exportadas para os Estados Unidos. No ano passado, só houve uma operação piloto do produto.

A carga geral solta também teve um bom crescimento no primeiro semestre, alcançando 16,4% de aumento e o total de 198.816 toneladas em relação a igual período do ano passado. Destaque para a movimentação de açúcar em saco que teve um grande crescimento percentual de 79% e somou 67.536 toneladas. Neste grupo também estão os veículos, pás e torres eólicas, bobinas e chapas de aço, entre outras mercadorias.

Na navegação por cabotagem, Suape mantém a liderança entre portos públicos e concluiu o semestre com 7.965.066 toneladas e um incremento de 13% em relação aos seis primeiros meses de 2019. A exportação teve um crescimento percentual ainda maior, chegando a 80% e um total de 1.856.372 toneladas. As cargas importadas somaram 2.541.541 toneladas e um aumento de 2%.

“Sem dúvida, a nossa movimentação seria ainda maior sem essa crise mundial. Nossas trocas comerciais internacionais continuam intensas, apesar dos impactos. Seguimos firmes, mantendo todas as medidas de prevenção à Covid-19, para continuarmos avançando”, salienta o diretor de Gestão Portuária, Paulo Coimbra.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2020

SETOR DE TRANSPORTE TEM PEQUENA MELHORA EM MAIO DE 2020

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/07/2020 - 20:47



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190909-porto-de-paranagua-carne-frigorificado-reefer-container-caminhao.jpg>

Novo Economia em Foco, da CNT, revela que, após queda recorde em abril, transporte registrou crescimento de 4,6%

O setor de transporte, serviços auxiliares e correio registrou, em maio de 2020, crescimento de 4,6% em relação a abril deste ano. Na comparação com maio de 2019, porém, houve queda de 20,8% no

volume de serviços de transporte prestados. Esses números constam da nova edição do boletim Economia em Foco, da CNT (Confederação Nacional do Transporte), divulgado nesta quinta-feira (16), que utiliza dados da PMS/IBGE (Pesquisa Mensal de Serviços, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

De acordo com a análise da CNT, após a queda histórica de 17,8% registrada em abril, maio foi um mês melhor para o transporte. O segmento de transporte aéreo teve alta de 9,2% em maio deste ano, na comparação com o mês anterior. Mas, em relação ao mesmo mês de 2019, o aéreo teve retração acima de 75% pelo segundo mês seguido. O transporte terrestre, por sua vez, apresentou crescimento de 6,6% em maio de 2020, quando comparado a abril deste ano. Já em relação ao mesmo mês de 2019, houve redução acima de 24,0% também pelo segundo mês consecutivo.

O volume de cargas transportadas nas ferrovias, em maio de 2020, foi 4,6% maior do que o de abril de 2020, considerando toneladas úteis (TU), e 2,8% maior, considerando toneladas por quilômetro útil (TKU). Se comparado com o mesmo período de 2019, houve queda de 5,2%, considerando TU, e de 5,1%, considerando TKU. O transporte aquaviário apresentou queda de 1,7% em maio de 2020 na comparação com o mês imediatamente anterior e aumento de 10,6% em relação ao mesmo mês do ano anterior.

O presidente da CNT, Vander Costa, avalia que a expectativa é que se mantenha uma tendência de continuidade da melhora dos indicadores a partir do mês de maio, mas ressalva ainda que os sinais de nível de atividade econômica pré-crise tendem a ser mais longos. "Maio nos deu a sensação de que iniciamos um processo lento de saída da crise em alguns segmentos do transporte. Mas os números mostram ainda que estamos distantes do nosso desempenho potencial", afirma Vander Costa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2020