

REPRESENTANTE DE EMPRESAS DA ALEMOA LISTA GARGALOS NO PORTO DE SANTOS

Região ainda enfrenta problemas de drenagem, pavimentação e a falta de uma saída de emergência

Da Redação 19.07.20 18h10



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.110085:1595108834/Alemoa.png?f=2x1&\\$p\\$f=5a4989d&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.110085:1595108834/Alemoa.png?f=2x1&pf=5a4989d&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Falta de uma saída de emergência é um dos problemas da região (Carlos Nogueira/AT)

Os semáforos inteligentes serão capazes de dar mais fluidez ao trânsito. Mas, além dos gargalos causados pelo excesso de veículos no bairro da Alemoa, no Porto de Santos, a

região enfrenta ainda problemas de drenagem, pavimentação e a falta de uma saída de emergência.

A constatação é do presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano. Segundo o executivo, pleitos antigos, como a construção de um novo acesso ao Porto de Santos, nunca saíram do papel.

“A AMA já fez doação de placas de sinalização e drones. Essa mudança nos semáforos vai ajudar muito, mas, na verdade, precisava haver mais acessos. Uma saída de emergência para ser aberta em caso de necessidade”, afirma Menano.

Para o presidente da AMA, a ideia é a criação de um acesso adicional para garantir segurança, como a entrada de ambulâncias e caminhões do Corpo de Bombeiros, em casos de acidente na área.

Segundo o executivo, diversas empresas da região já fizeram doações desse tipo. Entre elas estão a Vopak, a Granel Química e a Stolthaven. No entanto, os investimentos públicos na região são muito menores do que o total repassado pelos terminais, o que impossibilita novos avanços. “As empresas continuam se modernizando e enobrecendo o espaço. Isso vale para os terminais de líquidos, Depots (Terminais de Contêineres Vazios), Redex (Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação) e transportadoras. Mas são necessários investimentos no entorno”, destaca Menano.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 20/07/2020

ACESSOS AO PORTO DE SANTOS TERÃO SEMÁFOROS INTELIGENTES

Os equipamentos serão implantados em vias que levam ao Porto de Santos, graças a um acordo entre Prefeitura e empresa Stolthaven

Por Fernanda Balbino Da Redação 19.07.20 14h27

A implantação de semáforos inteligentes em pontos de congestionamento e excesso de veículos no acesso ao Porto de Santos será viabilizada através do Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigatórias e Compensatórias (Trimmc), firmado entre a Stolthaven Santos e a Prefeitura. Além disso, a empresa também foi responsável pelo repasse de recursos utilizados para compra de testes de Covid-19.



[https://www.tribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.110083:1595108198/Ca_minh-es-Porto-de-Santos.png?f=2x1&\\$p\\$f=b440084&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/cont/entid/policy:1.110083:1595108198/Ca_minh-es-Porto-de-Santos.png?f=2x1&pf=b440084&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Com a instalação dos semáforos, não será mais necessário o deslocamento de agentes da CET-Santos (Sílvia Luiz/AT)

A implantação de semáforos inteligentes em pontos de congestionamento e excesso de

veículos no acesso ao Porto de Santos será viabilizada através do Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigatórias e Compensatórias (Trimmc), firmado entre a Stolthaven Santos e a Prefeitura. Além disso, a empresa também foi responsável pelo repasse de recursos utilizados para compra de testes de Covid-19.

O documento foi assinado pelo prefeito Paulo Alexandre Barbosa (PSDB) e o gerente-geral da Stolthaven no Brasil, Marcelo Tiacci Schmitt. Ele é fruto de exigências após obras de expansão da área de tanques do terminal da empresa, realizadas entre os anos de 2017 e 2019.

A Stolthaven Santos ocupa uma área de aproximadamente 94 mil metros quadrados e, na expansão mais recente, a empresa investiu em novos tanques para armazenagem de combustíveis, ampliando sua capacidade em 15 mil metros cúbicos, totalizando os atuais 150 mil metros cúbicos.

Impacto

Isso gerou a necessidade de avaliação do impacto da obra no entorno, considerando a população e demais terminais de outras empresas instaladas no local. A área de influência do empreendimento inclui, parcialmente, o bairro Chico de Paula.

Como empresa que atua nas cadeias logísticas, a infraestrutura foi um dos alvos, com a revitalização e implantação de sinalização com semáforos inteligentes na via de entrada principal do Porto. O local passa por melhorias em todo o entorno da chegada à Cidade pela Via Anchieta, e também é acesso para uma das entradas do terminal da Stolthaven Santos.

O cruzamento entre a Avenida Doutor Albert Schweitzer e Rua Augusto Scaraboto é ponto de problemas diários envolvendo congestionamento e excesso de veículos. Isso impacta diretamente no planejamento logístico das empresas da Alemoa e caminhoneiros, assim como na rotina dos funcionários, moradores e pedestres. O problema será resolvido com os investimentos nos semáforos.

“Os semáforos fazem uma leitura dinâmica, ajustando abertura e fechamento dos sinais em cruzamentos que tenham diferentes volumes de tráfego durante o dia”, explica o executivo. Segundo ele, não será mais necessária a intervenção de um fiscal da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Santos) em momentos de maior movimentação de veículos.

A negociação para a escolha dos investimentos começou em outubro de 2019. Agora, os equipamentos devem ser adquiridos, com previsão de instalação durante o segundo semestre.

“Estamos há mais de quatro décadas em Santos e nossa atuação sempre foi para o desenvolvimento do Porto, com ações transparentes e em conformidade com a legislação. Nós encontramos uma forma inteligente com a Prefeitura de Santos para direcionar os investimentos previstos no Termo de Responsabilidade para ações que possam dar o maior retorno à sociedade no momento”, afirma Schmitt.

Segundo o executivo, os planos da empresa incluem uma nova expansão. Dessa vez, a ideia é garantir mais 50 mil metros cúbicos para a armazenagem de granéis líquidos. Mas, diante da pandemia, o objetivo poderá ser adiado.

“Ainda estamos analisando os leilões que estão acontecendo pelo Brasil. Vão ter os leilões do STS08 e STS08A no Porto de Santos e os três terminais de Itaquí (MA). Uma das minhas missões é rejuvenescer a marca e a presença. Estamos buscando bons projetos”, observa.

Covid -19

O apoio ao combate da crise causada pelo coronavírus foi outra decisão do aporte da Stolthaven. A área da Saúde foi contemplada com recursos da empresa para o Fundo de Desenvolvimento Urbano do Município de Santos (Fundurb) para infraestrutura.

“Solidários à urgência do combate ao novo coronavírus neste momento, proporcionamos meios para que a área de Saúde de Santos possa atender toda a população com eficiência e bons recursos, além de garantir investimentos na melhoria do trânsito, com implantação de sinalização inteligente da nova e principal via de acesso ao Porto de Santos, desafogando o fluxo na entrada da Cidade”, pontua Schmitt.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 20/07/2020

MINISTRO PAULO GUEDES ANTECIPA LEILÃO DE TERMINAIS NO PORTO DE SANTOS

Sessão para o arrendamento de dois lotes na Alemoa, para a operação de granéis líquidos minerais, ocorrerá ainda este ano

Da Redação 18.07.20 9h13



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.109957:1595070043/Areas-Leiloadas-porto.png?f=2x1&\\$p\\$f=bdaefc9&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.109957:1595070043/Areas-Leiloadas-porto.png?f=2x1&pf=bdaefc9&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

As áreas que serão leiloadas (Foto: Reprodução)

A previsão do leilão das áreas STS08 e STS08A, localizadas na Alemoa, no Porto de Santos, foi antecipada para o quarto trimestre do ano. Originalmente, os

processos estavam programados para o segundo trimestre de 2021. A mudança consta de resolução do Conselho do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), assinada pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, e publicada na edição de sexta-feira (17) do Diário Oficial da União.

Destinadas à armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis, as duas áreas são ocupadas, hoje, pela Transpetro, empresa da Petrobrás que cuida da logística de distribuição dos seus produtos.

Segundo o Governo, estas serão as maiores licitações portuárias realizadas no País, conforme a programação atual. E cada uma será operada por uma empresa específica, uma vez que está proibido que uma mesma companhia (ou grupo) possa vencer as duas concorrências.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, responsável pelo leilão), as duas áreas vão impulsionar investimentos da ordem de R\$ 1,4 bilhão por parte dos futuros arrendatários.

A área denominada STS08 possui 137.319 m² e é destinada à armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis. O prazo contratual será de 25 anos e os

investimentos previstos totalizam R\$ 209,6 milhões. Os futuros arrendatários do terminal pagarão à Autoridade Portuária de Santos (APS), pelo uso da área, o valor mensal de R\$ 1.516.139,05 e mais R\$ 9,35 por tonelada movimentada.

Com a licitação, o Porto de Santos ganhará também mais dois berços para a movimentação de granéis líquidos minerais – atualmente, uma demanda dos operadores de líquidos do complexo marítimo, que criticam a fila de navios para esse tipo de operação na região.

A área denominada STS08A, possui 305.688 m² e é destinada à movimentação e armazenagem de granéis líquidos e gasosos. Os investimentos a serem feitos no terminal totalizam R\$ 1,196 bilhão ao longo dos 25 anos da concessão. Pelo uso da área, os arrendatários pagarão o valor mensal fixo de R\$ 3.202.636,72 e mais R\$ 7,13 por tonelada movimentada.

Durante a audiência pública sobre os leilões, realizada pela Antaq no dia 9 do mês passado, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, destacou que a exploração dessas áreas por novos arrendatários vai permitir o aumento de 50% em sua tancagem.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 20/07/2020



PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE PORTO VELHO COMPLETA 45 ANOS DE EXISTÊNCIA

Rafaela Schuindt - Categoria: Notícias Corporativas

Porto de Porto Velho completa nesta segunda-feira (20), 45 anos de existência e funcionamento ininterrupto para escoamento de produtos diversificados, levando o abastecimento da produção do Estado de Rondônia e estados vizinhos. Compõem a área de influência primária que abrange, além de Rondônia, o sul do estado do Amazonas e o leste do Estado do Acre, bem como o Estado do Mato Grosso visto que o Porto movimenta cargas originadas daquela localidade.

A obra de construção do poligonal portuário teve início em 1973 pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) do Ministério dos Transportes. O Porto de Porto Velho existia apenas para servir a uma unidade do exército. Durante a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), esse porto tornou-se o principal a serviço da obra e a própria cidade, que teria seu destino ligado à ferrovia, foi planejada ao seu redor na primeira década do século XX.

Quando da construção de um terminal de operações denominado Roll-on/Roll-off em 1976, o Porto já era responsabilidade da Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobras). Em 9 de janeiro de 1982 o território de Rondônia foi transformado em Estado e somente em 31 de janeiro de 1985 houve a composição da Administração do Porto de Porto Velho, subordinada à Companhia Docas do Pará (CDP).

Cerca de 10 anos depois, o Porto foi transformado em porto graneleiro, equipado e ampliado para o escoamento da produção de soja pela hidrovia do rio Madeira, via porto de Itacoatiara/AM com destino à diversos mercados internacionais, como ainda é atualmente.

Finalmente, em 12 de novembro de 1997, foi firmado o Convênio nº 006/97 entre o

Ministério dos Transportes e o Estado de Rondônia, no qual delegou à Sociedade de Portos e Hidrovias de Rondônia (SOPH) a administração e exploração do Porto de Porto Velho. Este convênio, completa em 2020, 23 anos de existência.

De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), as produções de granéis agrícolas (soja e milho) e carga geral têm acesso a Porto Velho, especialmente através

do modal rodoviário (BR-364) para então realizar, à jusante do rio Madeira, o percurso via barcaça até os portos de Itacoatiara (AM) e Santarém (PA), onde ocorre a distribuição das cargas em navios de longo curso, seja para o mercado interno ou externo. Nesse sentido, em 2019, soja e milho foram responsáveis por quase 85% do transporte de carga no rio Madeira. No que se refere às cargas que sobem o rio, merece destaque o transporte de fertilizantes e adubos, combustíveis e óleos minerais, semirreboque baú (ou Ro-Ro caboclo), produtos químicos orgânicos, entre outros.

Fonte : Portal Porto Gente

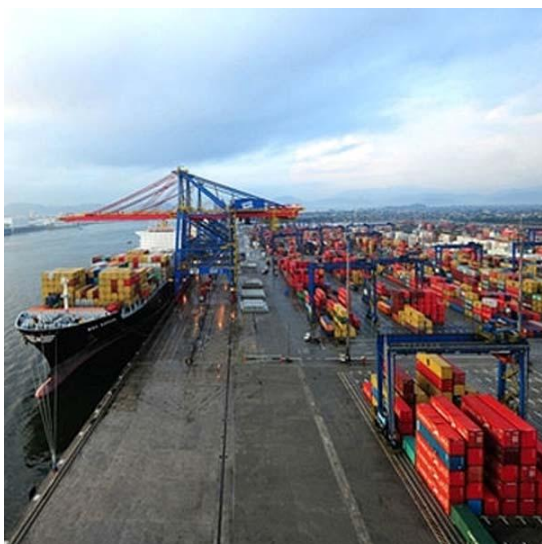
Data : 20/07/2020

A REFORMA DOS PORTOS COMEÇA A FAZER ÁGUA

Editorial Portogente

O que os portos podem fazer pelo Brasil? O que o Brasil pode fazer pelos portos?

Um meme que circula nas redes sociais acende a luz amarela de alerta aos portos do Brasil. Um pronunciamento do radialista deputado estadual de Santa Catarina Clarikennedy Nunes, o Kennedy Nunes, na Assembleia Legislativa, com discurso espetaculoso denuncia: “Laguna! A polícia federal está chegando aí...Imbituba também, São Francisco também...”. Relatou ainda uma visita feita ao ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas para levar uma série de denúncias desses três portos.



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

Surpreende o fato também relatado, sobre o ministro imediatamente ter chamado a polícia federal para entregar todas as denúncias, para investigar esses portos. Pois, há quase um ano, no Porto de Santos, o Ministério da Infraestrutura instaurou uma apuração que não conclui e ocorre em sigilo inexplicável, para apurar um superfaturamento dos serviços de dragagem do canal do porto, pela belga Dragabrás, documentado em pouco mais de três folhas.

O caso dos portos catarinenses tratado com espalhafato político pelo deputado, como celebrando um bom negócio, diz respeito à falência de fatores essenciais da economia do Estado de Santa Catarina e do Brasil, pela importância do papel desenvolvimentista de um porto. Porém, essa situação tão grave, por 18 meses passou descuidada pelo Ministério da Infraestrutura, desinformado por sua Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA).

Nada disso deveria ter ocorrido. Portanto, preocupa a possibilidade de um desmonte orquestrado dos portos, objetivando um processo de privatização que, açodado e atamancado, atravanque a reforma que os portos brasileiros exigem, para alcançarem o patamar dos portos asiáticos. Assim, virar perda de ocasião, como a reforma pela Lei 12.815/13, orquestrada pela Fiesp do Paulo Skaf em parceria com o Congresso presidido por Eduardo Cunha.

A acertada contratação da modelagem institucional e regulatória dos portos com a participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), é a parte estruturante. Isto vai facilitar a elaboração da reforma em termos de extensão. Entretanto, é necessário explicitar as intenções. Senão, os portos não se desenvolvem nem respondem aos desafios.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 20/07/2020

ENGENHEIRO DE PRODUÇÃO ASSUME DIRETORIA GERAL DA ARTESP

Assessoria de Comunicação

Com 40 anos de trajetória profissional, o novo diretor traz experiência em transporte e gestão pública

O engenheiro Milton Roberto Persoli chega para comandar a Diretoria Geral da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), com um mandato previsto de quatro anos. Como parte do processo, o novo diretor passou também por uma avaliação pela Comissão de Transportes e Comunicações da Assembleia Legislativa de São Paulo no dia 22 de junho, em reunião virtual.



<https://portogente.com.br/images/milrtonpresoli1.jpg>
Milrton Presoli

Com 40 anos de trajetória profissional e vasta experiência em gestão pública, principalmente na área de transporte e mobilidade urbana, Persoli chega para colocar em prática a missão dada pelo Governador João Doria e pelo vice-governador Rodrigo Garcia de manter a excelência da agência reguladora conquistada nos 20 anos de Programa de Concessões e a credibilidade reconhecida nos cenários nacional e

internacional. "Com base na visão futurista adotada pela agência, a meta é ampliar para novas perspectivas e buscar um realinhamento econômico com soluções diferenciadas. Estou otimista e animado. É um projeto de continuidade para executar e, com o desafio que a pandemia nos impõe, as concessões passam a ter papel preponderante para o crescimento econômico. A Artesp tem função estratégica nessa retomada", afirma.

No planejamento de prioridades está a busca de solução para os passivos regulatórios em todos os contratos, que já estão em processo de alinhamento para o reequilíbrio econômico-financeiro. O avanço das concessões aeroportuárias e a renovação do Sistema de Transporte Intermunicipal de Passageiros estão no radar da nova diretoria.

Outro ponto de atenção será o enfrentamento dos efeitos da pandemia do Novo Coronavírus para as operações das concessões rodoviárias e a necessidade de reconhecer esse período de desajustes, encontrar uma solução e adotar um posicionamento. "O desafio é chegar a uma alternativa viável e saudável para o equilíbrio, sem onerar ou penalizar o usuário."

Com visão empreendedora, Persoli acredita na maturidade do Programa de Concessões e garante que é um processo sem volta - pelo contrário, a missão é cada vez maior, com inclusão de novas tecnologias para entregar benefícios para os dois lados, Estado e usuário. "Os investimentos em infraestrutura garantem melhorias aos usuários, geram empregos e crescimento para as cidades. Hoje, o pagamento de tarifa se dilui no benefício que é ofertado. O usuário entra em uma via concedida e percebe uma qualidade superior e segurança. O papel da Artesp é buscar a justiça tarifária entre operação, prestação de serviço e concessão", completa.

"Neste momento, quero demonstrar a intenção de trazer para Artesp o compromisso com a evolução da agência, com as concessões de rodovias, de aeroportos. Imbuído nessa responsabilidade de dedicação plena, vamos trabalhar para obter ainda mais eficiência nos projetos futuros e soluções para que os contratos atendam com prioridade aos interesses do usuário final".

Perfil

Formado em engenharia de produção pela Universidade Mackenzie e pós-graduado em Trânsito e Transportes pela USP, Persoli tem 63 anos, é casado, e tem uma filha e um neto. Em 1980, iniciou a carreira na CET - Companhia de Engenharia de Tráfego. Tem orgulho de ser o único funcionário que passou de estagiário, diretor de operações e chegou a presidente da empresa, em 2018, na sua terceira passagem pela CET.

A gestão de cinco subprefeituras (Brasilândia, Pirituba, Ipiranga, São Miguel e Santo Amaro) deu experiência na gestão pública e oportunidade de conhecer os vários aspectos da cidade. Foi Secretário Municipal de Assistência Social e Coordenador Geral da Defesa Civil. Em 2019,

assumiu a presidência da Dersa e se tornou secretário-adjunto da Secretaria de Logística e Transporte, onde esteve até assumir a Diretoria Geral da Artesp.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 20/07/2020

PORTO DO RIO DE JANEIRO CRESCE NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2020

ASSCOM CDRJ - Categoria: Notícias Corporativas

Crescimento é de 7,2% na movimentação de cargas em relação a 2019 e balanço da Autoridade Portuária destaca os embarques de ferro gusa

A movimentação de cargas no 1º semestre de 2020 do Porto do Rio de Janeiro atingiu a marca de 3,747 milhões de toneladas. O resultado representa um acréscimo de 250 mil toneladas, o que corresponde a uma alta de 7,2%, em relação ao mesmo período do ano anterior. Os dados foram divulgados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) nesta segunda-feira (20), dia do aniversário de 110 anos do porto.

O levantamento indica que o destaque dos seis primeiros meses de 2020 ficou por conta do crescimento nas exportações de ferro gusa, que atingiu o volume de 867 mil toneladas. O número representa um incremento de 54,5% em relação ao 1º semestre de 2019.

Outro fator importante apontado no relatório da CDRJ para a movimentação alcançada pelo Porto do Rio de Janeiro foi a entrada em operação do Terminal de Trigo do Rio de Janeiro (TTRJ). No 1º semestre deste ano, o novo terminal movimentou 204 mil toneladas de trigo.

O diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, ressaltou que, “mesmo com os impactos econômicos gerados pela pandemia, o Porto do Rio de Janeiro conseguiu apresentar um resultado positivo no 1º semestre de 2020”. E as perspectivas são boas, segundo ele: “Na projeção de movimentação de cargas para o 2º semestre de 2020, esperamos manter o bom desempenho observado na primeira metade do ano”.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 20/07/2020

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

TEREZA CRISTINA: CPIO PRECISA SER MAIS BARATO E DEVE SER MAIS ATRAENTE EM BREVE

A ministra da Agricultura, Tereza Cristina, afirmou à CNN que os créditos de descarbonização (Cbios), do programa RenovaBio, devem se tornar atraentes para investidores em breve. No momento, há controvérsia a respeito da tributação dos créditos após o presidente Jair Bolsonaro vetar trecho da MP do Agro que propunha tributação de 15%. A ministra disse ter conversado sobre o assunto com o ministro da Economia, Paulo Guedes, e com o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque. “O Cbio está acontecendo, mas precisa ser mais barato”, afirmou a ministra. “Tenho convicção de que esse título em breve será muito atraente para investidores que querem comprar títulos verdes”, disse.

Quanto ao desmatamento da Amazônia, que preocupa especialistas e investidores dentro e fora do Brasil, Tereza Cristina admitiu que há pontos que podem ser corrigidos, mas também disse que a atenção dada ao Brasil é maior do que a países que vivem situações parecidas em outras partes do mundo. “Tem coisas que a gente pode corrigir? Tem, e vamos corrigir e estamos trabalhando. A regularização fundiária é uma forma”, afirmou. Ela disse que boa parte da cobrança do exterior vem da propaganda negativa feita sobre o Brasil, “vinda até de brasileiros”.

Em relação a planos futuros, Tereza Cristina disse querer retomar as viagens programadas para tentar abrir mercados para os produtos brasileiros. “Fiz compromisso de ir à Tailândia, preciso

voltar ao Vietnã – ficamos de abrir mercado para carnes brasileiras, já temos a abertura para frango mas também queremos para bovinos”, afirmou. A maior esperança para este ano, disse ela, era a Índia, onde a oportunidade de fazer um trabalho mais efetivo teria sido atrapalhada pela pandemia. “Já gostaria de ter voltado para lá, vejo grandes oportunidades aos produtos brasileiros”, afirmou, citando gergelim, grão-de-bico e castanhas.

A ministra foi perguntada também sobre a situação de frigoríficos que exportam para a China, e lembrou que, embora não haja comprovação de transmissão da covid-19 através de alimentos, o gigante asiático tem pedido informações após notícias de casos da doença em plantas brasileiras.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 20/07/2020

CHINA LIBERA RETOMADA DAS EXPORTAÇÕES DO FRIGORÍFICO AGRA AGROINDUSTRIAL

São Paulo, 20 – O Departamento de Alfândegas da China (GAAC, na sigla em inglês) liberou a retomada das exportações de carne bovina da Agra Agroindustrial de Alimentos S/A, de Rondonópolis (MT/SIF 3941) para lotes embarcados desde 17 de julho. A informação foi divulgada no sábado, 18, no site do Departamento – órgão do governo chinês responsável pela habilitação de estabelecimentos exportadores e que também realiza o controle de mercadorias na aduana.

As exportações da planta da Agra estavam vetadas pelo governo chinês desde 18 de junho. O documento não informa o nome da empresa, mas sim seu número de registro no Serviço de Inspeção Federal (SIF), do Ministério da Agricultura. O Gaac também não especifica o motivo da liberação no comunicado.

Agora, oficialmente, cinco frigoríficos brasileiros continuam com vendas suspensas para a China. As unidades da JBS em Três Passos (RS), da BRF S/A em Lajeado (RS), da Marfrig em Várzea Grande (MT) e a da Minuano em Lajeado (RS) foram vetadas pela China, enquanto a planta da JBS em Passo Fundo (RS) teve comercialização suspensa preventivamente pelo Ministério da Agricultura.

A necessidade de aumentar o controle sanitário em decorrência da covid-19 é o motivo alegado extra-oficialmente pelo governo chinês para a suspensão temporária das plantas brasileiras, em meio ao aumento de casos da doença nos abatedouros.

Além da liberação da planta brasileira, o Gaac autorizou a retomada de exportações de um frigorífico de carne bovina da Argentina e de uma planta de suínos da Alemanha. O departamento também informou que uma empresa de suínos espanhola suspendeu voluntariamente as exportações para o país. Na mesma data, a agência informou o veto às importações dos produtos de uma planta australiana de carne ovina.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 20/07/2020

CRÉDITO EMERGENCIAL A SETOR AUDIOVISUAL COMEÇA A FUNCIONAR, DIZ BNDES

Crédito: Arquivo/Agência Brasil

A prioridade às empresas de capital nacional será dada nos pedidos feitos nos primeiros 15 dias após a abertura da linha, nesta segunda-feira, 20

Começou a funcionar nesta segunda-feira, 20, uma linha de crédito emergencial de R\$ 400 milhões, com recursos do Fundo Setorial do Audiovisual (FSA), para financiar o capital de giro das empresas do setor audiovisual, em meio à crise relacionada com a pandemia de covid-19. Produtoras, distribuidores e exibidores de capital nacional terão prioridade, mas, de forma excepcional e inédita, as redes de cinema de capital estrangeiro, como Cinemark e UCI, poderão acessar a linha, informou o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), um dos operadores da nova linha, uma resposta do governo federal às pressões do setor audiovisual por mais apoio em meio à pandemia.

A prioridade às empresas de capital nacional será dada nos pedidos feitos nos primeiros 15 dias após a abertura da linha, nesta segunda-feira, 20. Essa prioridade vai até 3 de agosto. Após esse prazo, as “empresas brasileiras com capital internacional do segmento de exibição cinematográfica” poderão fazer pedidos de empréstimos com os “recursos remanescentes”, ou seja, o valor disponível para as multinacionais dependerá do apetite das brasileiras.

A linha emergencial financiará apenas capital de giro. Segundo o BNDES, as regras permitem usar os empréstimos para “gastos com folha (de salários), fornecedores e gastos operacionais fixos”. “Haverá, porém, algumas limitações, como impedimento do uso para compra de conteúdo e pagamento de verbas rescisórias devidas em caso de demissão de funcionários”, diz uma nota divulgada pelo BNDES.

O Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE) também será operador da linha emergencial. Os R\$ 400 milhões da linha emergencial serão divididos em R\$ 250 milhões operados pelo BNDES e R\$ 150 milhões pelo BRDE. A porção do BNDES ficará com os empréstimos acima de R\$ 10 milhões, que serão firmados diretamente com o banco – os pedidos têm que ser feitos até 30 de setembro e os contratos, firmados até 31 de dezembro.

Nos financiamentos com o BNDES haverá ainda um incentivo financeiro à manutenção de empregos. “A empresa que mantiver, repor ou ampliar postos de trabalho ao longo de um ano terá direito a um custo financeiro reduzido, de 0,5% ao ano, além da Taxa Referencial (TR, que atualmente está em zero). Se houver demissões sem reposição, esse custo permanece em TR mais 4% ao ano”, diz a nota do BNDES.

Os empréstimos com o banco de fomento terão ainda prazo total de oito anos – superior a todas as linhas emergenciais lançadas pelo BNDES desde o início da crise, no fim de março -, com carência de 24 meses. As condições de crédito incluem ainda a flexibilização das exigências de garantias.

A porção de R\$ 150 milhões da linha a cargo do BRDE será para empréstimos entre R\$ 50 mil e R\$ 10 milhões, com compromisso de manutenção de emprego e do pagamento de fornecedores.

Criado em 2006, o FSA é formado com a receita de contribuições recolhidas pelo governo federal das empresas. Suas diretrizes são dadas por um Comitê Gestor, no âmbito da Agência Nacional do Cinema (Ancine), que aprovou a criação da linha de crédito emergencial.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 20/07/2020

EXPORTADORES DOS EUA RELATAM VENDAS DE 132 MIL T DE SOJA PARA A CHINA

São Paulo, 20 – Exportadores dos Estados Unidos relataram vendas de 132 mil toneladas de soja para a China, informou nesta segunda-feira, 20, o Departamento de Agricultura dos EUA (USDA). A entrega está prevista para o ano comercial 2020/21.

O ano comercial 2020/21 da soja começa em 1º de setembro.

Os exportadores dos EUA são obrigados a relatar qualquer venda de 100 mil toneladas ou mais de uma commodity feita em um único dia ou vendas de 200 mil toneladas ou mais para um mesmo destino até o dia seguinte.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 20/07/2020



EXTRA ONLINE

CAMPOS NETO REITERA QUE EVENTUAL AJUSTE NA SELIC SERÁ RESIDUAL

Por Marcela Ayres

BRASÍLIA (Reuters) - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, reiterou nesta segunda-feira que um eventual ajuste futuro na Selic será residual e que novas informações sobre a evolução da pandemia de coronavírus e uma diminuição das incertezas fiscais serão essenciais para seus próximos passos.

A mensagem, que vem sendo repetida pelo BC desde que cortou em junho a taxa básica de juros em 0,75 ponto, ao patamar atual de 2,25% ao ano, consta em apresentação de Campos Neto publicada pelo BC por conta de sua participação em reunião fechada com investidores promovida pelo Santander.

No documento, o BC voltou a exibir gráfico de vendas no varejo da Cielo, desta vez atualizado até 11 de julho, para reforçar mensagem de que dados preliminares de varejo indicam recuperação parcial do setor.

A linha de venda de bens não duráveis, que num gráfico até 4 de julho passou a caminhar no campo positivo --ou seja, mostrando crescimento do faturamento nominal-- seguiu nessa trajetória nos dias subsequentes.

Campos Neto também repetiu que as saídas de capital do país vão se acomodar e que as contas externas vão melhorar.

Fonte : Extra Online

Data : 20/07/2020

CARGA DE ENERGIA DO BRASIL RECUA 3,4% EM JUNHO, MAS DÁ SINAIS DE RECUPERAÇÃO, DIZ ONS

Por Gabriel Araujo

SÃO PAULO (Reuters) - A carga de energia elétrica do Brasil registrou em junho uma queda de mais de 3% ante igual período do ano passado, mas deu sinais de recuperação em relação a maio, conforme medidas de isolamento social são flexibilizadas no país, disse nesta segunda-feira o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Segundo boletim mensal do ONS, a carga de 61.602 megawatts médios registrada pela Sistema Interligado Nacional em junho representa uma queda de 3,4% na comparação anual, mas elevação de 2,5% ante o mês imediatamente anterior.

Se excluídos efeitos de fatores fortuitos --como temperatura e calendário-- e não econômicos sobre a carga, a queda no ano a ano seria de 4,4%, acrescentou o ONS.

"Durante o mês de junho a carga apresentou sinais de suave elevação. Esse comportamento foi sustentado principalmente pela flexibilização das medidas de isolamento social, que ocasionou um aumento mais amplo nas atividades econômica", disse o operador.

A carga de energia representa o consumo com as perdas na rede.

Apesar disso, o ONS reconheceu que a recuperação ainda é muito modesta, uma vez que diversas empresas seguiram operando em níveis inferiores às suas capacidades.

Junho foi o terceiro mês consecutivo com quedas nas cargas de todos os subsistemas do país em relação aos mesmos períodos do ano anterior, embora apenas o Nordeste tenha apresentado um recuo (de 0,9%) na comparação com maio.

Principal subsistema do país, o Sudeste/Centro-Oeste teve queda de 3,9% ano a ano, mas alta de 3,1% versus maio. A menor redução ante junho de 2019, de 0,7%, foi verificada no Sul; a maior, justamente no Nordeste (-5,1%).

"De uma maneira geral, os resultados dos indicadores utilizados no processo de análise do comportamento da carga sugerem, apesar de ainda muito distantes dos níveis anteriores ao início da pandemia, que o pior momento tenha passado", afirmou o ONS.

Na semana passada, ao divulgar previsões para julho, o ONS estimou uma alta de 0,5% na carga de energia do país neste mês em comparação anual, impulsionada pelo relaxamento das medidas restritivas no Brasil.

Fonte : *Extra Online*

Data : 20/07/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

BNDES CHEGA A R\$ 12 BI EM SUSPENSÃO DE PAGAMENTO DE EMPRÉSTIMOS POR EMPRESAS

Montante ficará disponível no caixa das companhias para ajudá-las a superar a crise causada pela pandemia do coronavírus

O Globo



<https://ogimg.infoglobo.com.br/economia/24515749-e53-6b7/FT1086A/652/xBNDeS-nova.jpg.pagespeed.ic.6ktEKrwN7p.jpg>

Expectativa do BNDÉS é que o primeiro investimento da carteira já ocorra em setembro Foto: Lucas Tavares / Agência O Globo

RIO — O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDÉS) chegou a R\$ 12 bilhões em aprovações de suspensões temporárias de pagamentos de parcelas de empréstimos

contratados pelas empresas junto ao banco.

A medida, conhecida como standstill e anunciada em março, está sendo concedida pelo prazo de até seis meses a mais de 28.500 companhias, em cerca de 77.700 contratos de financiamento, nas modalidades direta e indireta.

De acordo com o banco, o dinheiro ficará disponível no caixa das empresas para ajudá-las a superar a crise causada pela pandemia do novo coronavírus.

No início do mês, o presidente do banco, Gustavo Montezano, havia anunciado a suspensão, até dezembro, dos pagamentos relativos a financiamentos tomados por estados, Distrito Federal e municípios. Neste caso, o montante soma R\$ 3,9 bilhões.

Infraestrutura é o setor mais beneficiado

Nas operações diretas e indiretas não automáticas, o setor mais beneficiado com a suspensão de pagamentos foi o de infraestrutura, com R\$ 6,9 bilhões, seguido pela indústria, com R\$ 1,2 bilhões. Nestas categorias, o BNDÉS encerrou o protocolo de pedidos de suspensão temporária dos empréstimos em 30 de junho.

A Região Sudeste recebeu 39,9% do benefício a empresas que contrataram diretamente com o banco de fomento, enquanto o Norte foi o mais beneficiado nos contratos indiretos não automáticos, com 61,3% dos valores de standstill aprovados para esta modalidade na região.

Estima-se que empresas beneficiadas com a suspensão de pagamentos empreguem mais de 2,5 milhões de pessoas.

O BNDES informa que ainda está recebendo solicitações de suspensão de pagamentos na modalidade indireta automática. As solicitações devem ser encaminhadas ao agente financeiro que concedeu o financiamento.

Montezano já afirmou que não está no seu radar a possibilidade de prorrogar o prazo de suspensão de pagamentos para as empresas.

— A princípio não trabalhamos com prorrogação de standstill . A gente já discute retomada de atividades, com encerramento do pico de contágio da Covid-19. A princípio, a gente não vê necessidade de estender, mas se for necessário a gente pode visitar isso — afirmou o presidente do banco no início do mês.

Ações de combate à crise

O BNDES já liberou mais de R\$ 22 bilhões em ações emergenciais de combate aos efeitos da pandemia de Covid-19. Entre elas, destacam-se os R\$ 5,6 bilhões aprovados para empréstimos a mais de 16 mil micro, pequenas e médias empresas na linha de capital de giro e os R\$ 4,6 bilhões aprovados para crédito a folhas de pagamento.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 20/07/2020

CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DA MP DE SOCORRO ÀS COMPANHIAS AÉREAS

Benefícios propostos pelo governo foram ampliados por deputados

Por Bruno Góes

BRASÍLIA - A Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira o texto-base da Medida Provisória (MP) 925, editada pelo governo em março com o objetivo de ajudar as companhias aéreas durante a pandemia. O relator da proposta, Arthur Maia (DEM-BA), ampliou os benefícios concedidos, como a definição de prazo maior para remarcação de passagens e a possibilidade de uso da verba do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para financiar o setor. Parlamentares ainda precisam votar destaques ao texto. Depois, a medida vai ao Senado.

A MP foi elaborada também para minimizar as chances de condenação por companhias em processos judiciais. Como houve cancelamento em massa de voos após o início da pandemia, os parlamentares fizeram alterações legais que preservam as empresas. Além da flexibilização na remarcação de passagens, uma das alterações diminuiu o risco para o transporte de cargas. Companhias e transportadoras não responderão por dano material ao atrasar ou cancelar voos.

— A alteração sugerida contribuirá para a melhoria do ambiente de negócios do setor aéreo no país, especialmente durante a pandemia, de forma a reduzir custos e riscos enfrentados na prestação de serviços aéreos — disse Arthur Maia, ao ler o relatório.

Na medida original do governo, as companhias poderiam conceder crédito de passagens canceladas para uso do consumidor em período de 12 meses. Agora, esse limite foi estendido para 18 meses. Se o reembolso for em dinheiro, as empresas têm 12 meses para efetuar o pagamento — este prazo não foi alterado.

Para aliviar o caixa das empresas, taxa aeroportuária relativa a conexões será arcada diretamente pelo consumidor. Antes da MP, as companhias pagavam este tipo de despesa. Companhias também poderão ter empréstimos custeados pelo Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), "desde que comprovem ter sofrido prejuízo com a pandemia da Covid-19".

Concessionárias de aeroportos também são contempladas. Segundo o relatório do deputado, "é inevitável que novos e profundos ajustes sejam realizados nos contratos". Contribuições fixas ao governo para a outorga, portanto, estão suspensas até o fim do ano.

O relator também acolheu sugestão para incluir medidas emergenciais voltadas para aeronautas e aeroviários. Parte do FGTS será liberado para as categorias. O objetivo é amenizar a situação de quem está de licença sem remuneração ou com redução proporcional de jornada de trabalho e de salário.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 20/07/2020

RETOMADA DE IPOS DEVE MOVIMENTAR DE R\$ 20 BI A R\$ 30 BI NO SEGUNDO SEMESTRE

CVM analisa 21 pedidos de abertura de capital. Juros baixos e maior apetite por risco alimentam ofertas públicas

Por Gabriel Martins

RIO - As ofertas públicas de ações (IPO, pela sigla em inglês) devem ser retomadas neste semestre, impulsionadas pela expectativa de retomada econômica, sinalizada por indicadores da indústria e do varejo. A expectativa é que as aberturas de capital fechem o ano com movimentação de R\$ 20 bilhões a R\$ 30 bilhões.

Atualmente, a Comissão de Valores Mobiliários (CVM, a controladora do mercado de capitais brasileiro) tem 21 pedidos de IPO sob análise.

— No início do ano, houve uma interrupção nos processos de IPO por conta da pandemia. Até o início de junho, o horizonte de incertezas não permitia uma perspectiva mais clara sobre aberturas de capital este ano. Mas, dados os indicadores econômicos mais positivos nas últimas semanas, o cenário ficou mais provável para haver IPOs ainda no segundo semestre, podendo movimentar de R\$ 20 bilhões a R\$ 30 bilhões — diz Roderick Greenlees, diretor global de Banco de Investimentos do Itaú BBA.

Em um cenário no qual empresas querem expandir suas operações e fazer caixa, com a taxa básica de juros (Selic) na mínima histórica de 2,25% ano a ano e a maior presença de pessoas físicas na Bolsa, Greenlees é otimista com os IPOs:

— A liquidez global está muito grande, fruto das políticas dos bancos centrais. Somam-se a isso os juros baixos no Brasil. Este cenário, considerando que não ocorram novas interrupções na economia, propiciam a concretização de dez a 20 IPOs ainda neste semestre. Mas tudo depende das condições econômicas e de saúde pública.

Já Felipe Tadewald, especialista em investimentos da consultoria Suno Research, prevê de seis a oito IPOs este ano. Ele credita a perspectiva positiva ao aumento dos pequenos investidores na Bolsa, de 44% no primeiro semestre, e à perspectiva de que os juros continuem baixos:

— Os investidores estão com apetite para renda variável, e as empresas estão precisando de caixa e também expandir suas operações. Este casamento é favorável para a abertura de capital. Os juros baixos forçam as pessoas a saírem da renda fixa e contribuem para um melhor preço no IPO.

Esse maior apetite por risco contribuiu para que o Ibovespa, principal índice da B3, acumulasse valorização de 61,8% desde 23 de março, quando registrou seu menor nível do ano, até a última sexta-feira.

O pedido mais recente de IPO foi protocolado junto à CVM na última sexta-feira, pela 2W Energia, que atua no mercado livre de energia (voltado a grandes indústrias).

No início de julho, a canadense produtora de ouro Aura Minerals levantou cerca de R\$ 790 milhões em seu IPO — R\$ 163,8 milhões abaixo das melhores projeções. Porém, na semana passada, a oferta da empresa de gestão de resíduos Ambipar movimentou R\$ 1,08 bilhão, o teto para a negociação.

— Em um cenário de pandemia e com algumas incertezas ainda no horizonte, algumas ofertas podem ser mais bem-sucedidas do que outras. É preciso avaliar o timing para ver se o mercado está disposto a entrar naquele setor naquele momento — diz Eduardo Guimarães, especialista em ações da Levante Investimentos.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24541029-438-505/FT1086A/652/xvc-investe-on.jpg.pagespeed.ic.OUj3NL8mRh.jpg>

Volume de IPOs e Follow-on no Brasil entre 2014 e 2020 Foto: Arte O GLOBO / Arte O GLOBO

Follow-on



Selic baixa também deve levar mais empresas ligadas ao setor de construção civil a abrirem seu capital, já que contribui para a redução dos juros do financiamento imobiliário. Atualmente, nove dessas

companhias têm processos em análise na CVM.

Em relação às farmácias, o setor é considerado defensivo, mas tem pouca expressividade na Bolsa. Ou seja, há espaço para que mais empresas entrem no mercado.

— Além disso, a tendência é que a população brasileira siga envelhecendo. Soma-se a isso a característica de ser um setor defensivo. Enquanto a maior parte dos setores estavam fechados por conta do isolamento social, as farmácias seguiram abertas porque são serviço essencial — diz Tadewald.

‘É preciso avaliar o preço’

Guimarães, da Levante, cita as empresas ligadas a pets e à área de tecnologia, que também têm pouca presença em Bolsa.

— Na pandemia, as empresas que têm a tecnologia como uma de suas bases sofreram impactos menos severos. Isso propicia a abertura de capital de empresas cujas operações são, em sua maioria, virtuais. Mas esse mercado no Brasil ainda precisa amadurecer mais um pouco para que start-ups e fintechs tenham a estrutura necessária para um IPO — pondera Guilherme Assis, presidente-executivo da plataforma consolidadora de investimentos Gorila.

Os investidores, porém, devem ter alguns cuidados antes de entrar em um IPO:

— IPO é uma oportunidade, mas demanda cautela. É preciso avaliar o preço das ações de empresas do mesmo setor, para saber se o preço do papel ofertado está em linha com o mercado. Também é necessário buscar as informações disponibilizadas pela empresa ao solicitar a abertura de capital, para ver seu histórico e solidez — ressalta Heraldo Abreu, assessor da Acqua Investimentos.

E não são só os IPOs que movimentam a Bolsa. Empresas já consolidadas no mercado de ações vêm fazendo ofertas subsequentes (follow-on) de seus papéis. No fim de junho, o BTG Pactual captou R\$ 2,65 bilhões.

As Lojas Americanas também fizeram um follow-on na semana passada, de R\$ 7,9 bilhões. Um dos objetivos é potencializar a plataforma de pagamentos AME Digital.

Também na semana passada, a JHSF Participações, do setor de shoppings, levantou R\$ 433 milhões.

Pedidos de IPO sob análise na CVM

- Iguá Saneamento: Interrompida até 10/09/2020
- Vamos Locação de Caminhões: Interrompida até 03/12/2020
- Allied Tecnologia: Interrompida até 05/01/2021
- Canopus Holding (construtora): Interrompida até 07/01/2021
- Lojas Quero-Quero (material de construção): rodando
- BBM Logística: Interrompida até 06/01/2021
- Almeida Junior Shopping Centers: Interrompida até 06/01/2021
- PET Center: Interrompida até 17/12/2020
- Pacaembu Construtora: Interrompida até 04/01/2021
- One Innovation (incorporadora): Interrompida até 05/01/2021
- Cury Construtora: Interrompida até 05/01/2021
- Grupo Soma (moda): rodando
- You Incorporadora: rodando
- Alphaville Urbanismo (loteamento urbano): Interrompida até 05/01/2021
- Track & Field (esportes e moda): Interrompida até 06/01/2021
- Boa Vista Serviços (bureau de crédito): Interrompida até:06/01/2021
- Riva 9 Empreendimentos Imobiliários: rodando
- Pague Menos (drogaria): rodando
- D1000 (drogaria): rodando
- Lavvi Empreendimentos Imobiliários: rodando

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 20/07/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONTRATO DE SANEAMENTO PODE SER RENOVADO DESDE QUE ESTATAIS SEJAM PRIVATIZADAS, DIZ SECRETÁRIO

Segundo Diogo Mac Cord, da secretaria de Desenvolvimento de Infraestrutura do Ministério da Economia, veto de Bolsonaro que causou forte reação no Congresso só afetará os Estados que queriam as prorrogações sem vender o controle da estatal

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O secretário de Desenvolvimento de Infraestrutura do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, afirmou ao Estadão/Broadcast que o novo marco de saneamento permite que as estatais responsáveis pelos serviços atualmente tenham os contratos renovados, desde que elas sejam privatizadas.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/5/1496799614956.jpg>

Metade da população do país não tem coleta e tratamento de esgoto Foto: Nilton Fukuda/Estadão

Em movimento que causou forte reação do Congresso e governadores, o presidente Jair Bolsonaro barrou o direito de renovação dos contratos de programa (fechados sem licitação com os municípios) das empresas públicas de saneamento por mais 30 anos.

Com a nova lei, acaba a preferência das companhias estaduais para prestar serviços de água e esgoto. Agora, só serão permitidos contratos precedidos de licitação, seja entre empresas públicas ou privadas.

As prestadoras de serviço terão de cumprir metas: até 31 de dezembro de 2033, 99% da população terá de ter água potável em casa, e 90% das residências com coleta e tratamento de esgoto. Hoje, metade da população do país - cerca de 100 milhões de pessoas - não tem coleta e tratamento de esgoto. E 35 milhões de brasileiros não recebem água tratada em casa.

Uma vez que contratos sem licitação não serão mais permitidos, a possibilidade de renovação dos atuais por mais 30 anos é considerada de extrema importância para as empresas estatais. Antes da sanção, um grupo de dezesseis governadores assinou uma carta pedindo que esse benefício não fosse retirado do texto. Mas o apelo não convenceu o governo. Com o veto, esses contratos poderão continuar, mas deverão ser ajustados até março de 2022 para incluir todas as exigências e metas da nova lei, sem a chance de serem renovados.

De acordo com o secretário, a proibição só afetará os Estados que queriam as prorrogações sem vender o controle da estatal. "Não existe isso de que a empresa perde valor. A estatal só tem valor se eu for vendê-la. Se quiser privatizar, terá todo o instrumento para isso e trazer para a empresa todo o valor que eu quero. Agora, eu preciso obrigatoriamente ter um processo licitatório", disse Mac Cord ao Estadão/Broadcast.

Essa possibilidade está no artigo 14 da nova lei, publicada na semana passada após sanção de Bolsonaro. O dispositivo define que, em caso de alienação de controle acionário, os contratos de programa ou de concessão em execução das estatais poderão ser substituídos por novos contratos de concessão. Mac Cord explicou que, como a privatização é por si só um processo concorrencial, os contratos da empresa entram nesse pacote de venda, podendo ser repactuados com novo prazo. Ele alertou, no entanto, que o mesmo não vale para uma abertura de capital sem perda de controle pelo poder público, por exemplo.

Com isso, empresas como a Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp) podem ser beneficiadas, já que o governo estadual avalia uma eventual privatização da empresa.

Bolsonaro ainda manteve no texto o artigo que irá, na visão do mercado, acelerar as privatizações. Segundo a nova lei se, nessa conversão, em contratos que não tiverem alteração de prazo, objeto ou de demais cláusulas, os municípios que têm negócios com as estatais não precisarão autorizar a alienação.

Reação

Sobre a reação do Congresso ao veto das renovações, com promessas de derrubada, o secretário avaliou como "normal". "Faz parte, é a última fase do processo legislativo. Por isso precisamos combater os argumentos falsos de que isso retira valor da empresa", disse. Ele rebateu também as afirmações de que havia um acordo do governo para manter essa sobrevida aos contratos no texto. "Se houve acordo entre Câmara e Senado, é outra história, não envolveu o governo", alegou.

Na visão de Mac Cord, o artigo que permitia as prorrogações é inconstitucional. "A Constituição define que os serviços públicos são prestados diretamente pelo titular, ou é mediante contrato de concessão precedido de licitação. Não é uma lei ordinária que pode suplantar a exigência constitucional", afirmou.

Mais vetos

Mac Cord também defendeu outro veto do presidente, relativo a uma regra de indenização para quando os municípios não aceitarem a conversão dos contratos - que sofrerem alterações - e decidirem assumir a prestação dos serviços. A Confederação Nacional dos Municípios (CMN) afirmou que a supressão irá causar insegurança jurídica. Para o secretário, isso ocorreria se o texto fosse mantido na lei.

O secretário afirmou que essa metodologia de indenização será feita pela Agência Nacional de Águas (ANA), e que, da forma como estava o artigo, seria impossível calcular os números que seriam devidos. O texto vetado afirmava que a indenização era sobre os investimentos ainda não

amortizados custeados pelo lucro. "O fluxo de caixa é um só. Ia gerar uma judicialização enorme", disse.

Mac Cord ainda respondeu às críticas sobre o trecho da lei que condiciona o repasse de recursos da União para o saneamento à adesão dos municípios às prestações regionalizadas. A desaprovação com o artigo veio até mesmo de algumas empresas do setor privado, para quem o condicionamento pode afetar empréstimos a concessionárias que atendem municípios isoladamente. "O setor privado que depende de dinheiro público não é um setor privado que nós queremos", disse Mac Cord.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 20/07/2020

SANEAMENTO: UMA QUESTÃO DE DIGNIDADE

Em economia, concorrência é o estímulo mais eficaz para que as coisas deem certo

Por Luiz Carlos Trabuco Cappi, O Estado de S.Paulo*

O novo marco legal do saneamento, aprovado pelo Congresso no dia 24 do mês passado, é uma dessas notícias que devemos celebrar. A primeira implicação, e a mais importante, é que ele permitirá a extensão de água tratada e esgoto a milhões de brasileiros até agora privados deste direito fundamental. Pode-se apenas imaginar o impacto na saúde e no bem-estar dessas pessoas, e os ganhos de inclusão social que com isso se conquistam e que se multiplicam. Adultos saudáveis são mais produtivos, crianças saudáveis têm desempenho melhor na escola

O novo marco facilita a participação de empresas privadas nas novas obras de saneamento e, depois, na sua operação. A meta da nova legislação, a que se obrigam as empresas que ganharem licitações nessa área, é que até 2033 a água tratada chegue a 99% da população e o serviço de esgoto a 90%. Isso demandará investimentos da ordem de R\$ 700 bilhões, ou mais, ao longo dos próximos anos. Comparando, esse é o valor do déficit público presumido para 2020.

Estima-se, especialmente, a criação de um milhão de empregos em obras de infraestrutura e, mais tarde, no manejo dos sistemas de tratamento de água e esgoto.

A regulação do setor mitiga os riscos de insegurança jurídica. É uma bandeira verde para os investidores, a exemplo dos setores de telefonia, nos anos 1990, e energia, nos anos 2000.

Investimentos e empregos virão em boa hora. Em consequência da pandemia do coronavírus, que provocou recessão e desemprego, o Brasil não terá anos fáceis. União, Estados e municípios não poderão arcar com investimentos de vulto em obras. Com o incentivo da nova legislação, a iniciativa privada pode assumir esse papel, com presteza e eficiência. Já vimos isso ocorrer em várias concessões feitas pelo poder público, como estradas, aeroportos e portos. Essas obras são transformadoras. Também motivam muitos empregos indiretos e geram cadeias produtivas.

O novo marco regulatório desnuda um dos déficits sociais mais agudos do País. É surpreendente que tantas gerações tenham convivido com problema dessa gravidade. Saneamento básico, água e esgoto tratados, coleta de lixo e sua correta disposição é o mínimo que uma sociedade pode oferecer aos cidadãos. É uma questão de saúde em primeiro lugar, mas é também uma questão de dignidade e cidadania.

O novo marco legal é ferramenta poderosa no equilíbrio ambiental e na redução da poluição e seus diversos impactos. Hoje, numa população de 210 milhões de pessoas, quase a metade não tem acesso à rede de esgoto. Mais de 35 milhões não têm água tratada em seus domicílios. Em milhares de municípios, a população convive com lixões infectos a céu aberto; pelas novas regras, os prefeitos terão de extingui-los até 2024.

Podemos imaginar a pressão que a falta de saneamento básico faz sobre o setor público de saúde. É enorme, e continua crescendo.

Em muitos aspectos, o Brasil é um país moderno. Tem uma economia grande e complexa, boas universidades e centros de pesquisa, uma sociedade civil forte e ativa, democracia, instituições sólidas e funcionais. Entretanto, lamentavelmente, negligenciamos por tanto tempo algo tão fundamental e civilizatório quanto o tratamento correto da água, do esgoto e do lixo.

Com essas novas normas, é possível atingir a meta de universalização dos serviços de água e esgoto em 2033. Até hoje, os municípios delegavam esses serviços a companhias estaduais. Estas operavam sem compromisso com esse objetivo. A partir de agora, terão de participar de licitações juntamente com empresas privadas e comprometer-se com resultados. A fiscalização e o acompanhamento dos contratos serão feitos pela Agência Nacional de Águas.

Em resumo, isto significa que haverá concorrência. E em economia, como sabemos, concorrência é o estímulo mais eficaz para que as coisas deem certo.

***PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DO BRADESCO. ESCREVE QUINZENALMENTE**

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 20/07/2020

GOVERNO QUER LIMITAR RECURSOS DO FUNDEB PARA SALÁRIOS E ADIAR MUDANÇAS PARA 2022

As modificações foram criticadas por entidades e especialistas da área da educação

Por Lorena Rodrigues e Tânia Monteiro, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA – O governo quer limitar os recursos do Fundo de Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb) que poderão ser utilizados para o pagamento de salários de professores, além de repassar parte dos recursos para o novo programa Renda Brasil e adiar a entrada em vigor das mudanças em discussão no fundo para 2022.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/8/1595179649782.jpg>

Programa social elaborado pela equipe de Paulo Guede quer custear crianças em creches com recursos do Fundeb Foto: Marcos Corrêa/PR

Contrário a pontos do projeto, o governo negocia com líderes partidários mudanças às vésperas de a Proposta de Emenda Constitucional (PEC) do Fundeb ser votada pela Câmara dos Deputados, o que está previsto para ser iniciado nesta semana.

As modificações foram criticadas por entidades e especialistas da área da educação, que disseram que o adiamento para 2022 cria um “vácuo de recursos para 2021”, já que as regras para o fundo atual acabam neste ano. O texto da PEC estabelece que as novas regras começam a valer no ano que vem.

“[Cria-se] um “apagão” para o financiamento e um colapso para a educação básica no Brasil no ano de 2021”, afirmou o Conselho Nacional de Secretários da Educação (Consed), em nota.

Fontes do governo ouvidas pelo Broadcast/Estadão dizem que em 2021 continuaria valendo o aporte de 10% de recursos da União e que nunca foi proposto que 2021 não houvesse transferência de recursos. Isso não está claro, porém, no texto encaminhado a líderes do Congresso Nacional.

Salários. O projeto da relatora, deputada Dorinha Rezende (DEM-TO), estabelece um mínimo de 70% dos recursos para pagamento de salários dos professores na ativa. O governo transforma esse patamar em teto, porque quer que sobrem recursos para infraestrutura escolar.

As entidades criticam a mudança com o argumento de que a maior parte dos municípios e alguns Estados já usam acima desse percentual de 70% para o pagamento da folha, e que essa limitação inviabilizaria os pagamentos.

De acordo com o Instituto Educadores, que reúne ex-secretários de educação, 80% dos municípios utilizam 100% dos recursos do fundo para bancar a folha e seis Estados mais de 90%.

“É uma situação extremamente preocupante, especialmente se consideramos que os dados são de um ano anterior à crise, e ficarão ainda piores com a queda da arrecadação e o crescimento vegetativo da folha”, afirmou a entidade, em nota.

Até agora, a equipe econômica se opunha a aumentar a participação da União no fundo. Pelo texto da relatora, a complementação federal passaria dos atuais 10% para 20%, ao longo de seis anos.

Na contraproposta, o governo aceita subir o montante, mas vincula cinco pontos percentuais à transferência direta de renda para famílias com crianças em idade escolar que se encontrem em situação de pobreza ou extrema pobreza.

Isso seria parte do chamado Renda Brasil, novo programa social que vem sendo elaborado pela equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes. A ideia é custear crianças em creches com recursos do Fundeb. É permitido, inclusive, o uso para o pagamento de auxílio-creche, o que foi visto pelos especialistas como uma possibilidade de transferência dos recursos para a iniciativa privada.

Outra mudança é em relação ao pagamento de aposentadorias com recursos do fundo. A proposta da relatora exclui a possibilidade dos municípios pagarem os inativos com recursos do fundo. O governo quer permitir o pagamento porque considera que Estados e municípios terão cada vez menos recursos para bancar aposentadorias.

Timing. As entidades criticaram também a apresentação da proposta do governo apenas às vésperas da votação. “Não é apenas um total desrespeito ao Congresso Nacional e aos diversos atores que participaram da ampla discussão da PEC 15/2015 nos últimos cinco anos, mas um claro indicativo que o Ensino não é prioridade para quem a escreveu”, afirma o Instituto Educadores.

O Consed reiterou o apoio à proposta da deputada Dorinha e disse que o texto “representa o resultado de mais de cinco anos de amplo debate com Estados, municípios e a sociedade civil organizada”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 20/07/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

CHINA É ACUSADA POR G20 DE NÃO PARTICIPAR DE AJUDA A PAÍSES POBRES

Para o grupo, chineses deveriam suspender temporariamente pagamento do serviço de dívidas

Por Assis Moreira — De Genebra 20/07/2020 05h00 Atualizado

A China foi acusada no G20 de falta de transparência e de não participar inteiramente do programa para ajudar países mais pobres com a suspensão temporária de pagamento do serviço de suas dívidas em plena crise sanitária.

O G20 concordou em abril em adiar o pagamento neste ano, para o dinheiro ser usado pelos governos em sistemas de saúde e outras necessidades urgentes no combate à a pandemia de

covid-19. No entanto, em reunião virtual no sábado, os ministros de finanças e presidentes de bancos centrais das maiores economias do mundo constataram, primeiro, que, dos 77 países elegíveis, somente 41 solicitaram participação, 18 estão considerando e 18 não têm interesse.

Até agora o acerto de suspensão foi de US\$ 5,3 bilhões, bem inferior aos mais de US\$ 11 bilhões previstos junto a credores oficiais. Credores privados não tomaram a mesma iniciativa de aliviar a dívida dos pobres.

Além disso, na reunião, “todo mundo reclamou dos chineses” por causa de falta de transparência em relação à iniciativa. O Valor apurou que um representante dos Estados Unidos queixou-se, dizendo que se a China não seguir as regras do jogo, significa que os outros países do G20 estão ajudando os países pobres para estes, por sua vez, pagarem suas dívidas junto aos chineses.

Na verdade, dos US\$ 5,3 bilhões de dívida já suspensa, cerca de US\$ 2 bilhões foram de débito oficial junto a Pequim. Mas a China não inclui créditos fornecidos através de bancos como o China Development Bank (CDB). O presidente do Banco Mundial, David Malpass, observou que a participação do CBD como credor oficial é importante para a iniciativa do G20 funcionar.

Por isso, o comunicado final do G20, no sábado, sublinha que os credores oficiais devem participar da iniciativa de suspensão do serviço da dívida dos países pobres “de maneira completa e transparente”. Também há a suspeita de que a China vem exercendo o direito de receber garantias dadas pelos países pobres, em alguns casos ativos estratégicos no país devedor.

Antes da pandemia do novo coronavírus, as informações eram de que a Zâmbia considerava passar aos chineses sua terceira mina de cobre. Sri Lanka, também incapaz de pagar sua dívida, garantiu a uma estatal chinesa um contrato de 90 anos para operar um porto no país. Dibouti transferiu aos chineses seu porto naval estratégico.

Os participantes do G20 avisaram que no segundo semestre examinarão uma possível extensão desse alívio aos países pobres. Ainda mais diante dos riscos de a pandemia tornar-se ainda mais severa do que se previa inicialmente. Para se ter uma ideia, o Gana, em plena crise de disseminação da covid-19, destina onze vezes mais recursos de seu orçamento para pagar dívida do que para a saúde pública.

Para Oxfam e outras ONGs, o vírus está rapidamente empurrando países em desenvolvimento em direção de uma crise da dívida, com a possibilidade de “default” de bilhões de dólares que vão causar danos à economia global como um todo. Neste ano, a Argentina, Equador e Líbano entraram em “default”. Angola e Laos negociam com credores. Essa negociação, no entanto, foi feita sem muita transparência.

Vários países pobres hesitam ou evitam pedir suspensão da dívida, por temerem que a moratória leve as agências de classificação de risco a degradar suas notas de crédito e terem assim fechado o acesso ao mercado internacional de capitais.

O Brasil recebeu seis pedidos de suspensão do serviço da dívida. As solicitações foram feitas pela República Democrática do Congo, República do Congo, Guiné, Mauritânia, Moçambique e Senegal, correspondendo a um montante de US\$ 142 milhões.

A efetivação da suspensão depende de assinatura dos memorando de entendimento (MOU, na sigla em inglês); de negociações bilaterais (números, créditos abarcados, taxas de juros), e da aprovação pelo Senado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 20/07/2020

GERDAU AVANÇA ALÉM DO AÇO COM DIRETORIA PARA NOVOS NEGÓCIOS

Grupo cria a Gerdau Next, que terá a missão de acelerar projetos que deverão gerar 20% da receita até 2030



[https://s2.glbimg.com/FPfHPifo1vA8Fkq2hP-NA2xd_tw=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/E/t/YjtKzkQIANgZIP87wfgg/foto20emp-101-gerdau-b6.jpg](https://s2.glbimg.com/FPfHPifo1vA8Fkq2hP-NA2xd_tw=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/E/t/YjtKzkQIANgZIP87wfgg/foto20emp-101-gerdau-b6.jpg)

Juliano Prado acaba de assumir a vice-presidência de Novos Negócios: ampliar o que já existe e desenvolver projetos — Foto: Divulgação

De 2014 a 2018, a Gerdau fez um amplo movimento de revisão de seus ativos, em busca de maior rentabilidade de cada negócio, e o desfecho foi a venda de operações em vários países, centrando sua atuação nas Américas. No ano passado, a empresa debruçou-se sobre o seu futuro ao longo da próxima década. O estudo apontou que, diante das mudanças em curso no mercado global, a Gerdau não deve ser só uma produtora de commodities. A nova direção é ser cada vez mais provedora de serviços e produtos de alto valor agregado.

Um passo dessa estratégia de longo prazo do grupo é a criação da Gerdau Next, que será seu braço de novos negócios. O objetivo dessa divisão será desenvolver novos produtos e negócios adjacentes à produção de aço, que continua sendo o carro-chefe.

A estratégia, tem destacado Gustavo Werneck, presidente da Gerdau, passa pela inovação disruptiva na cadeia de valor do aço. Com o projeto, chamado Futuro Gerdau, definiu-se a meta de chegar a 2030 com 20% da receita do grupo proveniente de negócios que não a venda, propriamente dita, de aço. É o desafio da primeira gestão não familiar dos Gerdau, que ficaram à frente da companhia até 2018 - o grupo completará 120 anos de fundação em 2021.

Os investimentos, até 2030, para a Gerdau Next ganhar musculatura, estão previstos em US\$ 1 bilhão, informa a Gerdau. Cinco eixos vão balizar esses aportes - novos modelos de interação com fornecedores e clientes, via tecnologias digitais; novos materiais, como o grafeno; e o futuro da construção, o da indústria e o da mobilidade.

“Com a Gerdau Next, vamos expandir e acelerar os novos negócios que têm sido criados pela Gerdau nos últimos anos para que, em um futuro breve, possamos atingir nosso objetivo de termos 20% das receitas da Gerdau provenientes de novos negócios relacionados à cadeia do aço e adjacentes”, disse Werneck, que assumiu o cargo em janeiro de 2019, em nota.

O trabalho considerou o mercado brasileiro e outros globais de relevância para a indústria do aço, como China e EUA. No processo, foram avaliados os ativos atuais da empresa, as tendências dos setores em que está inserida e visões de como poderá ser a Gerdau no futuro.

A Global Next vai ser o guarda-chuva de todos os negócios novos e responsável pela ampliação dos já existentes. Na estrutura organizacional, vai funcionar como vice-presidência de Novo Negócios, vinculada a Werneck.

Para essa missão, o grupo recrutou Juliano Prado. O executivo tem passagens por companhias como Shell, Raízen e Cosan. Formado em engenharia de produção na Universidade Federal do Rio de Janeiro, com MBA pela Coppead, Prado tem ainda complementação acadêmica em negócios na London Business School, no MIT (universidade americana) e no IMD (instituição suíça). Na Raízen, o executivo comandou operações da Raízen Energia. Na Cosan, foi diretor executivo.

Atualmente, no escopo de novos negócios, a Gerdau já tem em operação a G2Base, a G2L, uma participação acionária na Junto Somos Mais e o desenvolvimento da tecnologia de produção do grafeno (oriundo do mineral grafite) em parceria com a universidade inglesa de Manchester.

A G2Base tem atuação em fundações de obras de edifícios diversos - é um passo além da venda do aço à construtora. A G2L é uma provedora de logística digital, para clientes e parceiros. A Juntos Somos Mais é um programa de fidelidade e canal de venda de materiais de construção online, em parceria com Votorantim Cimentos e Tigre e que reúne dezenas de empresas fabricantes. De suas vendas totais de aço, 11% já é por esse sistema.

O grafeno está sendo desenvolvido para ser uma alternativa futura de material que permite criar uma camada anticorrosiva para o aço em meios agressivos. Vale tanto para chapas usadas na carroceria de automóveis quanto nos vergalhões usados na construção civil e obras de infraestrutura.

Outro projeto em desenvolvimento, que ficará na Gerdau Next, é a tecnologia de Manufatura Aditiva: impressão de produtos, peças e componentes industriais em 3D.

Hoje, a Gerdau tem quatro unidades de negócios - Brasil, América do Sul, América do Norte e Aços Especiais. Obteve receita líquida de R\$ 39,65 bilhões no ano passado - quase 40% a partir do Brasil, sem incluir aços especiais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 20/07/2020

EM MEIO A PRESSÕES, LEILÃO DE 5G SÓ EM 2021

Experiência de outros países e desfecho de eleição nos EUA podem ajudar a definir modelo
Por Fernando Exman, Fabio Murakawa e Andrea Jubé — De Brasília 20/07/2020 05h01 Atualizado

Divididos entre os interesses econômicos do Brasil e uma maior identificação ideológica com os Estados Unidos, auxiliares diretos do presidente Jair Bolsonaro defendem o adiamento da decisão sobre participação ou não da China no leilão de quinta geração de telefonia.

O agendamento do certame do 5G para 2021 já vinha sendo dado como certo tanto na ala política do Executivo quanto no Ministério das Comunicações. No entanto, agora o Palácio do Planalto argumenta que o Brasil deve esperar para ver como outros países e as operadoras tratarão o assunto.

“Nós podemos aguardar um pouquinho, para não ter precipitação nisso”, afirmou ao Valor um auxiliar direto do presidente Jair Bolsonaro, lembrando que o banimento da China é uma questão discutida em vários países devido à pressão dos Estados Unidos.

“Tem alguns países que já estão um pouco mais adiantados, mas nós não temos urgência no 5G. É importantíssimo, um avanço tecnológico incontornável, mas tem que ser com muita prudência, esperando que alguns outros definam, ver como as principais operadoras vão tratar do assunto”, completou.

Segundo esta fonte, embora não esteja claro qual seria o efeito exato de uma eventual derrota do presidente Donald Trump na sua campanha pela reeleição na guerra comercial entre os EUA e a China, o Brasil também pretende esperar o desfecho da eleição americana. “Este ano acho muito difícil ter decisão sobre isso (5G). É um ponto sensível. Decidir agora só vai trazer mais preocupação. É uma decisão estratégica, evidentemente.”

Historicamente, a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) defende a neutralidade tecnológica nos leilões do setor e, especificamente em relação ao 5G, tem também assegurado que vai incluir no edital um maior rigor nos padrões de segurança e confiabilidade da rede.

O Valor apurou que o ministro das Comunicações, Fábio Faria, pretende apresentar prós e contras de cada cenário e deixar com o presidente a palavra final. A pasta defende que o leilão não tenha foco apenas na arrecadação, mas um modelo que contemple outorga e exigência de investimentos.

Não há pressa em relação ao leilão no Ministério das Comunicações: o cenário de pandemia impede até mesmo o início dos testes de campo. O ministro ainda não se reuniu com nenhuma empresa do setor, não discutiu o tema com Bolsonaro e não está sendo cobrado sobre este assunto. A prioridade para Faria neste momento é um plano de comunicação para melhorar a imagem do país no exterior.

Autoridades do governo ponderam que, além das resistências da ala ideológica, a falta de transparência do governo chinês em relação ao coronavírus contribuiu para prejudicar a defesa das empresas do país asiático na disputa.

“É uma questão em que entra ideologia, entra interesse econômico, interesse político, até de infraestrutura. Acho que a China, hoje, tem interesses conflitantes com o Brasil em maior número que os EUA. Na minha visão, temos algumas coisas que não aceitamos em relação à China. Por exemplo liberdades individuais”, diz uma alta fonte do governo. “Temos um outro lado ideológico que não podemos esquecer. A China não atende a alguns princípios ideológicos, e aí não é bolsonarista, é nosso ideal democrático, de igualdade.”

Outro auxiliar presidencial sublinha que depois da pandemia, “piorou a desconfiança em relação à China”, porque não repassaram informações sobre o vírus e porque não fecharam as fronteiras [no início da crise]. “Isso não é um movimento nacional, é um reflexo da pandemia, e não sei se resolverá [até o leilão]”, completou.

Uma outra ala do Executivo, no entanto, tem alertado internamente que o banimento dos chineses do leilão vai prejudicar as relações econômicas do Brasil com seu principal parceiro comercial. Essa ala tem sido liderada pelo Ministério da Agricultura e também da Infraestrutura, que têm colocado sobre a mesa a necessidade de não tumultuar o relacionamento com o maior comprador de commodities brasileiras e potenciais investidores dos projetos de infraestrutura que o governo quer destravar.

Fontes do governo entenderam como um recado da China a recente suspensão, em 29 de junho, das importações de três frigoríficos brasileiros. A alegação para isso foi a preocupação com o aumento de casos de covid-19 nesses estabelecimentos. Contudo, a medida veio alguns dias após a declaração de Bolsonaro de que a escolha do 5G seria “política”. Os chineses viram isso como um sinal de favorecimento aos Estados Unidos.

“A dependência é mútua. Assim como nós precisamos que eles comprem nossos alimentos e nossa agroindústria tem uma relação muito forte com a China, eles também têm com a gente. Eles têm um problema de segurança alimentar fortíssimo”, concluiu um ministro.

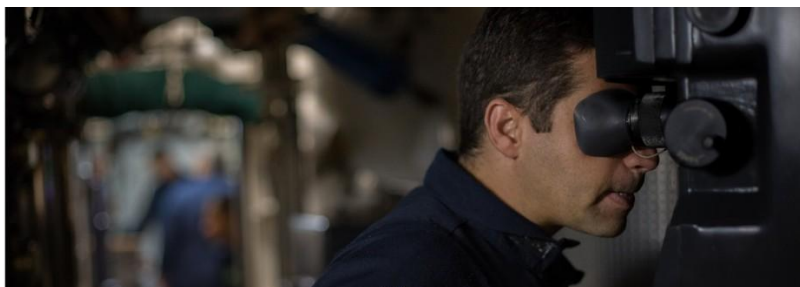
Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 20/07/2020

MARINHA ATIVA BASE NO RIO E DEVE CONCLUIR ETAPAS DE TRÊS SUBMARINOS ATÉ O FIM DO ANO

Compareceram ao evento de ativação da Base de Submarinos da Ilha da Madeira o Comandante da Marinha e o ministro de Minas e Energia

Por Gabriel Vasconcelos, Valor — Rio



Divulgação/Marinha do Brasil

[https://s2.glbimg.com/39xyWHXAv_XIQRv0lh0d_8y2-U40=/30x47:1244x476/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/J/h/6weEtsR2uhL0f4BiKcPw/s_ubmarino-marinha-do-brasil-twitter.jpg](https://s2.glbimg.com/39xyWHXAv_XIQRv0lh0d_8y2-U40=/30x47:1244x476/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/J/h/6weEtsR2uhL0f4BiKcPw/s_ubmarino-marinha-do-brasil-twitter.jpg)

A Marinha concluiu mais uma etapa do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) ao ativar nesta sexta-feira (17) a Base de Submarinos da Ilha da Madeira, instalada no Complexo Naval de Itaguaí, na região metropolitana do Rio de Janeiro. De acordo com o comandante da base, o capitão de Mar e Guerra Fernando de Luca, o custo anual de manutenção é de R\$ 3 milhões por ano, considerado baixo. O valor, no entanto, deve subir na medida em que os cinco submarinos do programa forem entregues e mais atividades forem incorporadas.

A Marinha não informou o custo de construção e equipagem da base, mas os recursos vieram do orçamento do Prosub, de R\$ 37,1 bilhões, dos quais já foram gastos R\$ 18,3 bilhões desde 2008.

Na prática, a ativação marca o início do trabalho de 141 marinheiros na base que, no futuro, vai centralizar o comando do complexo industrial e de apoio à operação dos cinco submarinos previstos, um deles de propulsão nuclear.

No entorno da base, o complexo engloba um estaleiro de construção ativo, dois estaleiros de manutenção — um em fase final de preparação e outro voltado ao submarino nuclear que ainda não saiu do papel, além da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM), um grupamento de fuzileiros navais e um centro de logística.

Com relação aos submarinos de propulsão diesel-elétrica, o cronograma prevê para o fim deste ano uma cerimônia única, com a entrega da unidade Riachuelo — já lançada ao mar — ao setor operativo da Marinha; o lançamento da unidade Toneleiro e união de seções do terceiro da série, o submarino Humaitá. Faltarão avançar, portanto, na construção da última unidade de propulsão tradicional e da unidade nuclear, cujo início da construção aguarda a assinatura de contrato.

O Valor apurou que a atual previsão de encerramento do programa, com a entrega do submarino nuclear, é 2034. Diante das políticas de ajuste fiscal, havia preocupação entre membros das três Forças Armadas com os repasses anuais para os chamados investimentos estratégicos, entre os quais figuram os submarinos da Marinha. As verbas, entretanto, não sofreram cortes em 2020 e assim devem permanecer em 2021.

Conforme noticiou o Valor, pelo segundo ano consecutivo e mesmo em cenário de dificuldade fiscal ainda maior devido à pandemia, o presidente Jair Bolsonaro deve excluir esta rubrica do orçamento do Ministério da Defesa da lista de contingenciamentos do ano que vem. Também devem ser protegidas despesas do Ministério da Ciência, Tecnologia e Comunicações (MCTIC). Os militares, também com forte presença na segunda pasta, são peça chave de sua sustentação política.

Em 2020, os investimentos do Ministério da Defesa foram fixados em R\$ 7,1 bilhões, sendo que, até o meio do ano, R\$ 3,7 bilhões já haviam sido empenhados. Para a construção em curso dos submarinos convencionais, estavam previstos R\$ 726,9 milhões.

Compareceram, hoje, ao evento de ativação da Base de Submarinos da Ilha da Madeira o Comandante da Marinha, o almirante de esquadra Ilques Barbosa, e o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 20/07/2020

DIÁRIO DO VALE

DIÁRIO DO VALE - VR

PREFEITO DE ANGRA DOS REIS PEDE APOIO AO GOVERNO FEDERAL PARA A INDÚSTRIA NAVAL

Focando a retomada da construção naval em Angra dos Reis, o prefeito Fernando Jordão enviou ofício ao presidente Jair Bolsonaro no dia 22 de junho, explicando que a competição com um país como a China, com uma política de subsídios diferente, impede o reaquecimento do cenário.

Quase um mês depois, o município recebeu com alegria a notícia de que um contrato para a fabricação de módulos para o topside do FPSO Almirante Barroso, que será instalado no campo de Búzios V, na Bacia de Santos, será efetuado pelo estaleiro Brasfels, no 3º trimestre deste ano.



[https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190705-](https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190705-brasfels.jpg)

[brasfels.jpg](https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190705-brasfels.jpg)

Estaleiro Brasfels / Arquivo

Estaleiro Brasfels vai fabricar módulos para o topside de plataforma afretada pela Petrobras

No ofício, o prefeito explicou ao presidente que a indústria petroleira passa por um período de crise em virtude da cotação do barril de petróleo estar oscilando na faixa de US\$ 40,00 (quarenta dólares). No entanto, deixa claro que na retomada da economia mundial esse valor deve retornar a um patamar que viabilize a

exploração dos campos do pré-sal, momento que haverá demandas de novas plataformas e sondas de exploração.

De qualquer forma, ainda de acordo com o prefeito, mantida a política atual, os empregos dos estaleiros continuariam sendo “exportados” para a China. A construção de plataformas e sondas, mediante arrendamento ou aquisição pela indústria petroleira – para explorar os campos das bacias de Campos e Santos – tem sido efetuada nos estaleiros daquele país.

Depois de também enumerar as razões da preferência pela China, mostrando que lá, quem subsidia os custos é o próprio governo chinês, e falar sobre algumas medidas efetuadas anteriormente no Brasil para fazer frente à concorrência desleal, o ofício enviado pelo prefeito também cita algumas medidas que poderão fazer da retomada da construção naval um sucesso, como retomar a exigência de 65% de conteúdo local na construção de plataformas, com a ANP estabelecendo multas elevadíssimas que desestimulem a opção por estaleiros de outros países; a criação, pelo BNDES, de uma linha de crédito subsidiado pelo Governo Federal para financiar as obras em estaleiros brasileiros, com amortização dos empréstimos sendo feita com parte do petróleo extraído pelo equipamento financiado; fim de margens de lucros expandidas para estaleiros e demais indústrias que servem às petroleiras, com o Governo Federal praticando desonerações das folhas de pagamento e tributárias para competir com os países asiáticos.

– Cabe destacar que os estaleiros brasileiros têm qualidade e tecnologia muito superior em relação aos estaleiros chineses. Além disso, o prazo de entrega é sempre muito menor – declara o prefeito ao final do ofício.

Fonte: Diário do Vale - VR

Data : 20/07/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DO RIO DE JANEIRO CRESCE 7,2% NO 1º SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/07/2020 - 18:19



[https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170704-porto-do-](https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170704-porto-do-rio.jpg)

[rio.jpg](https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170704-porto-do-rio.jpg)

Balanco da Autoridade Portuária destaca os embarques de ferro gusa na movimentação de cargas do porto

A movimentação de cargas no semestre de 2020 do Porto do Rio de Janeiro atingiu a marca de 3,747 milhões de toneladas. O resultado representa um acréscimo de 250 mil toneladas, o que corresponde a uma alta de 7,2%, em relação ao mesmo período do ano anterior. Os dados foram

divulgados pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) nesta segunda-feira (20), dia do aniversário de 110 anos do porto.

O levantamento indica que o destaque dos seis primeiros meses de 2020 ficou por conta do crescimento nas exportações de ferro gusa, que atingiu o volume de 867 mil toneladas. O número representa um incremento de 54,5% em relação ao 1º semestre de 2019.

Outro fator importante apontado no relatório da CDRJ para a movimentação alcançada pelo Porto do Rio de Janeiro foi a entrada em operação do Terminal de Trigo do Rio de Janeiro (TTRJ). No 1º semestre deste ano, o novo terminal movimentou 204 mil toneladas de trigo.

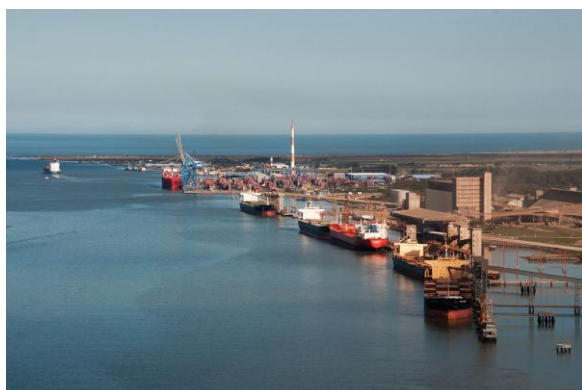
O diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, ressaltou que, “mesmo com os impactos econômicos gerados pela pandemia, o Porto do Rio de Janeiro conseguiu apresentar um resultado positivo no 1º semestre de 2020”. E as perspectivas são boas, segundo ele: “Na projeção de movimentação de cargas para o 2º semestre de 2020, esperamos manter o bom desempenho observado na primeira metade do ano”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2020

PORTO DO RIO GRANDE BATE RECORDE E TEM O MELHOR MÊS DE SUA HISTÓRIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/07/2020 - 18:17



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200720-superporto-porto-de-rio-grande.jpg>

A Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS) divulgou nesta sexta-feira, 17, o resultado do semestre dos três portos públicos do Estado sob sua administração:

Os portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre movimentaram em junho 4,4 milhões de toneladas, o melhor resultado obtido pela Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul (Portos RS). O recorde anterior havia sido alcançado em setembro de 2018, com a movimentação de 4.340.915

toneladas.

O primeiro semestre no porto do Rio Grande foi também o segundo melhor primeiro semestre em tonelagem, com 19.906.598 toneladas. O resultado é 6,97% superior ao mesmo período de 2019. Tal acréscimo foi puxado pela movimentação de fosfatos e arroz e pelo grande volume de embarques de soja em grão.

O Porto de Pelotas foi o porto que teve o aumento percentual mais expressivo no semestre, de 13,08%, um destacado aumento em sua movimentação de toras de madeira (14,97%) e de clínquer (14,81%). Em valores absolutos o Porto de Pelotas movimentou 59,8 mil toneladas a mais do que o ano anterior.

Motivado pelas restrições de calado que vêm apresentando por causa da obra de dragagem do Canal da Feitoria, na Lagoa dos Patos, o Porto de Porto Alegre foi o único dos três portos públicos que apresentou um decréscimo nas suas operações neste semestre. Foram movimentadas 418.133 toneladas, um decréscimo de 23% de carga bruta em relação ao 1º semestre de 2019. Foram 125.018 toneladas a menos do que o ano anterior. Ao contrário das outras cargas, mesmo com as restrições de calado, a descarga de trigo (importação) na capital gaúcha apresentou ainda um aumento de 5,6% no período.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2020

NOVO TERMINAL DA RAÍZEN NO MARANHÃO PROMETE DESAFIAR REFINARIAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/07/2020 - 20:17



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/07/porto-de-itaqui-em-sao-luis.jpg>

Porto de Itaqui, em São Luís (MA)

Com investimento de 200 milhões de reais, o novo terminal com capacidade para movimentar 1,5 bilhão de litros de combustíveis por ano (Imagem: REUTERS/Paulo Whitaker)

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.

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 (PETR4) 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 (BRDT3), 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.



<https://media.moneytimes.com.br/uploads/2020/07/porto-de-itaqui-2.jpg>

Porto de Itaqui

Segundo executivos, o porto de Itaqui aumentou em 7% suas movimentações este ano (Imagem: Porto de Itaqui/Divulgação)

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.

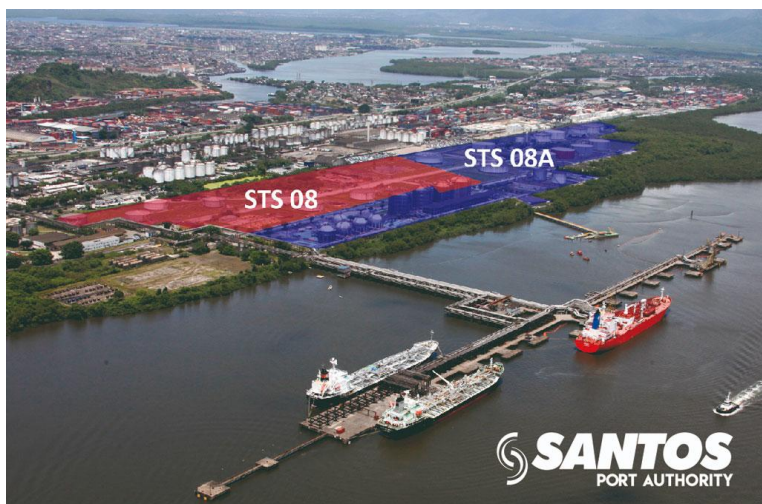
Fonte: Money Times

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2020

PPI ANTECIPA PREVISÃO DE LEILÃO PARA ARRENDAMENTO DE ÁREAS NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/07/2020 - 20:11



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200719-santos.jpg>

Terminais para granéis líquidos devem ser leiloados ainda este ano

O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal antecipou a previsão de leilão das áreas STS 08 e STS 8A, no Porto de Santos. Destinadas à armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis, elas devem ser licitadas ainda este ano.

Antes, a previsão era de que os leilões ocorressem no 2º trimestre do próximo ano. Tratam-se das maiores licitações portuárias realizadas no País até hoje. As duas áreas somam investimentos da ordem de R\$ 1,4 bilhão por parte dos futuros arrendatários.

A área denominada STS 08 possui 137.319 m² e é destinada à armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis. O prazo contratual será de 25 anos e os investimentos previstos totalizam R\$ 209,6 milhões. Os futuros arrendatários do terminal pagarão à autoridade portuária pelo uso da área o valor mensal de R\$ 1.516.139,05 e mais R\$ 9,35 por tonelada movimentada. Com a licitação, o Porto de Santos vai ganhar também mais dois berços para a movimentação de granéis líquidos minerais.

Já a área denominada STS 08A, possui 305.688m² e é destinada à movimentação e armazenagem de granéis líquidos e gasosos. Os investimentos a serem feitos no terminal totalizam R\$ 1,196 bilhão ao longo dos 25 anos do contrato. Pelo uso da área, os futuros arrendatários deverão pagar o valor mensal fixo de R\$ 3.202.636,72 e mais R\$ 7,13 por tonelada movimentada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2020

SPA CONCLUI OPERAÇÃO NO NAVIO PROFESSOR W. BESNARD

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/07/2020 - 20:08



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170717-besnard.png>

Foram retirados aproximadamente 130 mil litros de água e 18 mil litros de resíduos oleosos

A Santos Port Authority (SPA) encerrou na sexta-feira (17) a operação para esgotamento da água com resíduos oleosos do interior do navio "Professor W. Besnard", atracado no cais do Valongo, no Porto de Santos. Foram retirados aproximadamente 130 mil litros de água e 18 mil litros de resíduos oleosos que alagavam a embarcação, provocando o adernamento do navio e o risco de naufrágio. A situação chegou a esse ponto devido ao estado de abandono da embarcação.

A autoridade portuária determinou ao Instituto do Mar (Imar), entidade proprietária da embarcação, a tomada de providências urgentes. Como o Imar alegou não possuir recursos financeiros para a adoção das medidas necessárias, a SPA mobilizou seus recursos de atendimento a emergências. O serviço contou com o apoio do Ibama e da Marinha do Brasil.

A operação de retirada da água da casa de máquinas do navio começou no início da semana passada, após vistoria conjunta realizada pela SPA e pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama), confirmar a situação de adernamento. No início desta semana, já havia se retirado a água, faltando a remoção da camada de óleo que sobrou no interior da casa de máquinas, agora concluída.

Os recursos dispendidos para a operação, bem como a retirada da embarcação do cais, serão cobrados do Instituto do Mar. A entidade também deverá se responsabilizar pela adequada destinação de todos os resíduos gerados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2020

PORTO DE PARANAGUÁ VAI LEILOAR ÁREA DE VEÍCULOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/07/2020 - 20:06



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200719-porto-de-paranagua-navio.jpg>

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou que a Portos do Paraná faça o leilão de arrendamento de uma nova área de veículos, no Porto de Paranaguá.

A autoridade portuária paranaense é a primeira do Brasil a obter a autorização para leiloar um terminal em seu porto.

A área PAR12 fica no lado leste do cais, na retaguarda do Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). Destinado para movimentação de veículos, o projeto prevê área de 74 mil metros quadrados e arrendamento no modelo greenfield, ou seja, sem estrutura física.

“O projeto foi revisto, após ter a licitação deserta em 2018. A nova proposta prevê área menor, com capacidade estática para 4 mil veículos. A estimativa de custos de investimento (Capex) é de R\$ 22,2 milhões”, diz o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) foi feito pela Empresa de Planejamento e Logística S.A, vinculada ao Ministério da Infraestrutura. Agora, a Portos do Paraná deve seguir os ritos para publicação, com apoio do Ministério e da Antaq.

PIONEIRISMO - Para o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, a autorização é um passo importante na descentralização do setor portuário. “Mais autonomia de gestão é fundamental. A autoridade local está mais próxima das empresas e conhece todas as particularidades da região. O Paraná demonstrou que conta com estrutura organizacional, física e funcional para gerir com segurança e competência a exploração das instalações portuárias”, afirma.

A direção dos portos do Paraná recebeu autonomia para administrar contratos de exploração de áreas dos portos organizados, em agosto de 2019. O convênio de delegação de competência 001/2019 foi formalizado depois de um extenso processo de análise e validação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2020

CONSULTOR ALERTA PARA REGULAÇÃO CÉLERE EM SETORES PORTUÁRIOS MAIS AFETADOS PELA CRISE

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 19/07/2020 - 18:00



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170118-porto-de-santos-ambiental-22.jpg>

Ele destaca a necessidade de soluções regulatórias, sobretudo, em segmentos mais afetados como o de líquidos e contêineres.

A crise gerada pela pandemia do novo coronavírus traz desafios importantes para diversos setores da economia, incluindo o portuário. E embora os portos tenham dado continuidade às suas atividades, batendo recordes de movimentação, o especialista no setor e sócio do Piquet, Magaldi e Guedes

Advogados, Daniel Bogéa, alerta para a necessidade de soluções regulatórias mais céleres para os portos, sobretudo para segmentos mais afetados como o de líquido e contêineres.

“A crise apresenta desafios peculiares ao setor portuário. Como existem segmentos muito diversos, os impactos também diferem”, disse Bogéa. Ele destacou que o excesso regulatório é um fator desestabilizador e que afugenta investimentos. Para ele, a eliminação de entraves regulatórios relativamente simples, como é o caso da “burocratizada” dinâmica atual dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs), já teria repercussões práticas economicamente relevantes. Porém, ele lembrou que, além de novos investidores, o setor conta com agentes econômicos que já participam do mercado e que também poderiam fazer aportes importantes.

Outro aspecto significativo, segundo ele, é o reconhecimento de que os terminais portuários, localizados dentro ou fora dos portos organizados, não são concessionários de serviço público. Isso significa dizer que tanto os arrendados quanto os Terminais de Uso Privado (TUPs), são empresas que exercem atividade econômica privada, competindo entre si e operando em regime de liberdade de preços. “Por isso é fundamental que todos eles tenham garantido o direito ao mínimo de intervenção regulatória possível”, frisou.

Ele ressaltou que recentemente, a equipe de auditores da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (SeinfraPortoFerrovia) do Tribunal de Contas da União (TCU), emitiu um parecer técnico que reforça justamente os entraves regulatórios que ainda são operados em contradição àqueles princípios. “É preciso uma ampla revisão regulatória que se ajuste a tais parâmetros”, disse.

Embora já se fale na possibilidade de que as concessões de rodovias, por exemplo, tenham valores menores de outorgas em razão da atual crise, Bogéa lembrou que o setor portuário tem outro comportamento. De acordo com ele, como os arrendamentos de áreas correspondem a contratos de longo prazo é possível que alguns leilões não sejam afetados de forma severa pela atual crise. Mas ele frisou que cada caso tem suas particularidades e que os segmentos se diferem tanto no valor, quanto no tempo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/07/2020