

TRIPULANTES UCRANIANOS DEIXAM O SRAKANE

Após meses em alto mar com falta de comida e água e salários atrasados, drama de marítimos se aproxima do fim

Da Redação 26.07.20 19h45



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.111145:1595797507/Tripulantes-deixam-o-Srakane.jpeg?f=3x2&\\$p\\$f=0759e54&q=0.8&w=750&\\$w=a1569b8](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.111145:1595797507/Tripulantes-deixam-o-Srakane.jpeg?f=3x2&pf=0759e54&q=0.8&w=750&$w=a1569b8)

O cargueiro panamenho Srakane permanecia fundeado nas proximidades de São Sebastião (SP) ontem (Divulgação)

A saga dos tripulantes ucranianos do navio panamenho Srakane deve terminar neste domingo (26). A embarcação atracaria no Porto de São Sebastião, no Litoral Norte do Estado, nesta madrugada. E os 16 marítimos

– que passaram meses em alto mar com escassez de água e comida e salários atrasados pela armadora – tinham seu desembarque programado para esta madrugada, entre 3 e 5 horas, segundo autoridades brasileiras.

Em seguida, os profissionais seriam levados ao Aeroporto de Guarulhos, de onde partiriam para o país de origem.

Os tripulantes não terão de pagar por hospedagem, viagem e demais custos. Esses gastos serão assumidos pela empresa santista CBA Trading – Exportação de Produtos Agrícolas, que não tinha qualquer vínculo com o cargueiro, mas decidiu arcar com as despesas, que deve chegar a US\$ 300 mil (cerca de R\$ 1,6 milhão), a fim de garantir o retorno da equipe para casa.

Esse acordo foi negociado com autoridades brasileiras que acompanham o caso dos tripulantes.

Ainda nesta manhã, tripulantes brasileiros devem embarcar no Srakane e assumir suas operações.

O caso dos ucranianos foi destacado em reportagem de A Tribuna na edição do último dia 19.

A solução para os tripulantes ucranianos começou a ser negociada no último dia 28, quando a CBA Trading, que precisava afretar um navio, cogitou utilizar o Srakane, que já estava no Litoral Norte.

Nessa data, representantes da empresa foram a bordo e se depararam com a situação dos marítimos. Ainda obtiveram a informação de que o armador do navio não conseguiu arcar com os custos da operação, o que acarretou em problemas de documentação.

Os executivos da CBA ainda descobriram que o navio havia tentado escalar em países europeus e na África. Mas, devido à pandemia da covid-19, sua entrada foi negada. O cargueiro acabou ficando sem combustível e foi trazido ao Brasil. Em Salvador, foi permitido reabastecer, mas não foi autorizada a atracação. Diante disso, o Srakane rumou para a costa de São Sebastião, onde permaneceu até agora.

A CBA assumiu as custas de retornar os ucranianos para casa e ainda quitar seus salários atrasados, em uma negociação que foi acompanhada pela Receita Federal, pelo Ministério

Público, pela Marinha do Brasil e pela Companhia Docas de São Sebastião (empresa do Governo do Estado), entre outras autoridades.

Ocean Wide

Em entrevista publicada na edição de A Tribuna do último dia 19, a empresa Ocean Wide, responsável pelo cargueiro, alegou que a falta de cargas nos portos, a crise agravada pela pandemia da covid-19 e as constantes manutenções da embarcação no último ano provocaram o atraso de pagamento aos funcionários. A escala no Porto de São Sebastião, inclusive, teria o objetivo de viabilizar o reparo de equipamentos do cargueiro.

A Ocean Wide tinha ficado responsável pela contratação de novos tripulantes para substituir aqueles que desejaram retornar aos seus países de origem. A firma seria autuada pelas irregularidades encontradas.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 27/07/2020

PILONI DEFENDE INTEGRAÇÃO DIGITAL NOS PORTOS

Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra aposta em tecnologia para agilizar processos

Da Redação 25.07.20 16h28



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.100842:1589405754/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.100842:1589405754/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=fafdaed&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Governo planeja gerenciar tráfego aquaviário nos complexos portuários (Carlos Nogueira/AT)

Aprimorar processos, investir em inovação e fazer da tecnologia uma aliada para melhorar o desempenho comercial e a eficiência nos portos brasileiros. Esses foram os pontos discutidos no painel Os planos e desafios da Transformação Digital no Setor Portuário, parte da programação da Digital Week, promovida pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra) neste mês.

“O porto é diariamente desafiado a desenvolver novas tecnologias para facilitar a vida do cidadão e a ser pioneiro na digitalização, precisando ser eficiente para dar regularidade ao fluxo de cargas. Vamos fazer com que essas tecnologias se integrem, junto com órgãos públicos e empresas privadas, para se tenha uma maior agilidade nos processos portuários”, afirmou o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, que destacou ainda o novo perfil profissional portuário, que tem que ser mais ligado à tecnologia e à operação dos grandes equipamentos. “O desafio está em integrar não só os anuentes, mas também a iniciativa privada para o compartilhamento de informações para que o porto não seja um gargalo”, considera ele.

O diretor do Departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Otto Burlier, pontuou que ser líder em infraestrutura de transportes faz parte dos desafios do Minfra e, também, que a pasta tem planejado a modernização e a otimização dos serviços.

Burlier mostrou quatro projetos em desenvolvimento para essa otimização: a modernização do Porto Sem Papel, os gerenciamentos dos tráfegos aquaviário e terrestre e a implantação do Port Community System (PCS). “Do Porto Sem Papel, ainda temos vários processos para aprimorar para ter um portal único para anuentes e usuários dos portos”, diz, sobre o projeto implantado em 2011 para substituir formulários em papel e informatizar procedimentos.

O diretor lembrou ainda da importância do VTMS (na sigla em inglês para Vessel Traffic Management Information System, que é o Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações). E destacou os problemas ocorridos no Porto de Santos em 2013, com o grande

congestionamento de caminhões, como ponto de partida para que o Governo Federal começasse o gerenciamento do tráfego terrestre com uma série automações deste processo.

O consultor da Palladium Group, que faz parte do consórcio contratado pelo governo britânico para a implantação do PCS no Brasil, Marcelo D'Antona, falou do conceito da plataforma aberta para intercâmbio de informações inteligentes. "Uma das barreiras para exportar e importar é a falta de qualidade no serviço portuário. Mas não estamos falando só de tecnologia da informação, mas de um projeto de gestão de mudança, na forma como os agentes se relacionam e como as informações são transacionadas", define.

Uma das metas do projeto, que deu os primeiros passos em outubro do ano passado, é diminuir o tempo de carga parada em navios e no porto. Ao final do terceiro ano de atuação, após mapear todos os processos, a intenção é que um projeto piloto de PCS seja implantado em Santos. D'Antona citou que portos do Reino Unido e da Alemanha têm experiências bem sucedidas com esse projeto.

Qualidade no serviço portuário

A especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental de Experiência do Usuário do Ministério da Economia, Luanna Roncaratti, apresentou resultados de uma pesquisa realizada no início do ano, em oito regiões portuárias do País, incluindo Santos. O estudo apontou quais eram as principais dificuldades enfrentadas pelas agências de navegação para atracação e desatracação de navios. "A interação das agências com os órgãos públicos é complexa e desgastante", diz ela.

De acordo com a especialista, em determinadas situações, que não são exceção, uma agência deve realizar até 57 ações, em canais diferentes, para desembarcar uma carga no Brasil. "Isso gera erro, mais tempo e maior custo para o comércio exterior", analisa Luanna. O relatório detalha cinco problemas principais - ligados a questões de multas, pagamento de taxas, demora na resposta de órgãos anuentes e alto custo de praticagem – e apontam 21 sugestões de soluções. Burlier garante que o estudo vai ser analisado e ajudará na tomada de decisões.

No final do evento, o gerente de Inovação do Porto de Suape, Ed Dantas, falou do que está sendo feito para que o complexo portuário se torne um polo de Inteligência. "Tecnologia não resolve o problema. Tecnologia é um meio para isso. Para a transformação digital tem que se entender os dados para ter inteligência", explicou.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 25/07/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PARTES E INTERESSADOS PODERÃO FAZER SUSTENTAÇÃO ORAL NA 483ª REUNIÃO DA DIRETORIA DA AGÊNCIA: SAIBA COMO

Os links para as regras/formulário de inscrição para sustentação oral e para a pauta da 483ª Reunião Ordinária da Diretoria da ANTAQ estão disponíveis no final desta matéria

Reunião de Diretoria do dia 30 de julho de 2020 inaugura mecanismo da sustentação oral pelas partes e interessados em matérias deliberativas da ANTAQ. Fotos: CCS/ARI/ANTAQ.

Na 483ª Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que será realizada por videoconferência nesta quinta-feira (30), as partes e os interessados poderão fazer manifestações orais para sustentar suas razões nos processos em pauta.

Segundo a secretária-geral da Agência, Joelma Barbosa, a medida foi regulamentada pela Resolução nº 7.701-ANTAQ, de 15 de abril de 2020, que entrou em vigor em 1º de julho último, e tem por objetivo ampliar os mecanismos de participação social nas deliberações da Diretoria da Autarquia.

Confira abaixo as regras e os procedimentos para manifestação oral.

Regras e procedimentos

Nas reuniões de Diretoria Colegiada por videoconferência será facultada a participação das partes e/ou interessados, em causa própria ou representados por seus procuradores devidamente constituídos, a fim de sustentarem oralmente suas razões. Não se aplica sustentação oral para os casos de processos normativos e medida cautelar.

Os interessados que forem parte no processo terão direito a sustentação oral mediante preenchimento do formulário de inscrição disponível em banner específico localizado na página inicial do portal da ANTAQ; envio de documento de identificação (RG/OAB) e envio de procuração/substabelecimento, conforme o caso, para o e-mail: capa@antaq.gov.br. O preenchimento do formulário e envio dos documentos deverão ser feitos com antecedência mínima de 24 horas úteis da reunião na qual o processo está pautado.

Os interessados que, sem serem parte no processo, tenham direito ou interesse que possa ser afetado pela decisão a ser adotada, poderão requerer sustentação oral, desde que justificada, sujeita ao deferimento do relator da matéria.

Como será

A sustentação oral se dará de duas maneiras: por meio de um convite (link), que será enviado para o e-mail cadastrado, quando da deliberação da matéria de interesse, sendo suficiente clicar no botão ingressar para poder participar; ou de forma presencial, na sede da ANTAQ, onde será disponibilizado ambiente dedicado à realização desta finalidade.

O interessado disporá do tempo máximo dez minutos para efetuar sua sustentação. A palavra será concedida ao interessado após a leitura do relatório do processo no qual houve o pedido de sustentação oral, que deverá se restringir ao processo que a originou.

Clique aqui para acessar as regras e o formulário de inscrição para sustentação oral na 483ª ROD da ANTAQ.

Clique aqui para acessar a pauta da 483ª ROD da ANTAQ.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 27/07/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

AEB AVALIA IMPACTOS DA PANDEMIA E REVISÁ BALANÇA COMERCIAL PARA 2020

Redação Portogente

Brasil deverá ocupar a 30ª posição no ranking de exportação e a 31ª no de importação

A Associação de Comércio Exterior (AEB) revisou as suas previsões para a balança comercial de 2020, diante do novo cenário que se desenha no Brasil e no mundo com a pandemia de Covid-19

no Brasil. Os dados projetados mostram queda de 13,9% nas exportações em relação a 2019, chegando a um total de US\$192,721 bilhões; retração de 18,1% nas importações, que alcançarão o patamar de US\$145,255 bilhões; e superávit comercial de US\$47,466 bilhões, com aumento de 1,7% frente a 2019.

Segundo o presidente da AEB, José Augusto de Castro, a entidade refez seus cálculos porque a economia e o comércio mundial estão sendo fortemente impactados, direta e indiretamente, pela pandemia da Covid-19. Na avaliação do executivo, os novos números refletem a instabilidade do cenário externo, acentuado com a guerra comercial entre EUA e China, a eleição para a presidência dos EUA, a quase unanimidade de PIBs negativos mundiais e o elevado e crescente desemprego no mundo.



<https://portogente.com.br/images/exporta%C3%A7%C3%A3o.jpg>

"O agravamento da crise econômica na Argentina, o fortalecimento do dólar e o enfraquecimento das moedas, além de problemas internos no Brasil, colaboraram para a retração dos números da balança", observou José Augusto de Castro.

As previsões da AEB também indicam que o superávit comercial projetado para o Brasil em 2020 será triplamente negativo, pois será obtido com queda das exportações de 13,3%; das importações de 18,1%; e de 15,4% na corrente de comércio, com geração de redução da atividade econômica.

De acordo com o levantamento, a corrente de comércio projetada em US\$ 339,445 bilhões para 2020 será menor que os US\$ 401,333 bilhões apurados em 2019 – e mais distante ainda do recorde de US\$ 482,292 bilhões obtido em 2011. Além disso, voltará a ficar bem abaixo da faixa de US\$ 400 bilhões.

"Excluído o ano 2018, desde 2014 as exportações brasileiras de manufaturados estão estagnadas em patamar inferior a US\$ 80 bilhões. O valor de US\$ 56,295 bilhões projetado para 2020 ficará próximo às exportações do longínquo ano de 2004, especialmente após a crise que assola a Argentina e a América do Sul", assinalou o presidente da AEB.

Nesse contexto, a AEB informou que neste ano a crise econômica desalojou a Argentina do posto de segundo maior importador de manufaturados brasileiros, empurrando-a para a quarta posição. Ao mesmo tempo, as exportações do Brasil para a Argentina mostram forte queda em 2020. "As exportações para Argentina estão caindo acentuadamente e representando apenas 3,6%, quando em passado recente alcançaram patamar superior a 10%", observa o executivo.

Commodities

Apesar de fortes oscilações de preços, o volume dos três principais produtos da pauta de exportação – soja, petróleo e minério de ferro – aumentarão sua representatividade para 34%. Esses itens são beneficiados pela queda dos manufaturados, consolidando o peso das commodities nas exportações e no superávit comercial.

A soja, pelo sexto ano consecutivo, será o principal produto de exportação do Brasil, com o minério de ferro voltando à segunda posição e petróleo em terceiro, por pequena diferença. Até a terceira semana de julho foram embarcados 66,5 milhões de toneladas de soja, representando 85% dos 78,5 milhões de toneladas previstas para embarque em 2020.

"Essa perspectiva reforça a imperiosa necessidade de reformas estruturais para reduzir o Custo-Brasil e gerar competitividade nas exportações de manufaturados", defende José Augusto de

Castro, ressaltando que todos os dez principais produtos exportados pelo Brasil são commodities, sem nenhum manufaturado, comprovando a perda de competitividade dos nossos produtos manufaturados.

Conclusões

A flutuante taxa cambial em 2020 ainda deverá ser motivo de altas e baixas num mercado volátil e sujeito a fatores externos e internos impactando suas cotações, que devem oscilar entre o mínimo de R\$ 4,70 e o máximo de R\$ 5,80, sendo R\$ 5,30 a taxa mediana.

O elevado Custo-Brasil manterá o país excluído das cadeias globais de valor, principalmente pós-pandemia, provocando maior isolamento comercial, gerando baixo volume de exportações de manufaturados e perda de empregos qualificados.

Os dados projetados de exportação e importação para 2020 sinalizam que o Brasil deverá ocupar a 30ª posição no ranking de exportação e 31ª de importação, com a participação nas exportações mundiais devendo ser reduzida para ao redor de 1%.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 27/07/2020

COMPUTADORES QUÂNTICOS: UMA REALIDADE INACREDITÁVEL

Redação Portogente

Há pouco tempo falar de computadores quânticos era como falar de disco voador. Uma realidade de livro de ficção científica. Hoje, quem busca no Google vai encontrar na página da IBM as explicações sobre essa nova tecnologia de processamento de dados, a uma velocidade que transcende a imaginação.

Os computadores quânticos são baseados na mecânica quântica, que é base teórica e experimental de vários campos da física e química. Ou seja, trabalha com conceitos tão complexos quanto o funcionamento do nosso cérebro. Daí ser quase impossível imaginar o computador quântico comparado com os computadores atuais que nos surpreendem com sua capacidade de processar dados.

O salto que demos da máquina de calcular à manivela para os computadores, será um pequeno pulo, comparado em relação a mudança dos atuais computadores aos quânticos. Ou seja, dos computadores em bits para os quânticos em qubits ou bits quânticos. Coisas que o computador de hoje não é capaz de resolver, o computador quântico resolve.

Os computadores quânticos podem estimular o desenvolvimento de novas descobertas científicas, medicamentos para salvar vidas, métodos de aprendizado de máquina para diagnosticar doenças mais cedo, materiais para criar dispositivos e estruturas mais eficientes, estratégias financeiras para viver bem na aposentadoria e algoritmos para direcionar recursos rapidamente, como ambulâncias. Eles já existem.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 27/07/2020

ISTOÉ
Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL NA 4ª SEMANA DE JULHO FOI DE US\$ 1,836 BI

A balança comercial brasileira registrou superávit comercial de US\$ 1,836 bilhão na quarta semana de julho (de 20 a 26). De acordo com dados divulgados nesta segunda, 27, pela

Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, o valor foi alcançado com exportações de US\$ 4,540 bilhões e importações de US\$ 2,704 bilhões.

Em julho, a corrente de comércio recuou 16,5%, para US\$ 24,777 bilhões. No mês, o saldo comercial é positivo em US\$ 6,426 bilhões até o dia 26, 168,7% maior do que o registrado em todo o mês de julho do ano passado, quando o superávit foi de US\$ 2,391 bilhões.

Em meio à pandemia do coronavírus, esse resultado, porém, está sendo alcançado pela queda nas importações, e não pelo aumento nas vendas ao exterior. Houve queda de 1,1% na média diária das exportações na comparação com o mesmo mês do ano passado, com aumento de 22,2% em agropecuária, alta de 0,4% na indústria extrativa e queda de 10,3% em produtos da indústria de transformação.

Já as importações registraram quedas de 32,8% em produtos da indústria de transformação, de 57,3% em indústria extrativa e aumento de 0,4% em agropecuária,

No acumulado do ano, o saldo comercial é superavitário em US\$ 28,749 bilhões, 2,8% a menos do que no mesmo período do ano passado. O valor é resultado de exportações de US\$ 117,321 bilhões (-6,4%) e importações de US\$ 88,572 bilhões (-9,4%).

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 27/07/2020



EXTRA ONLINE

GIGANTES DO PETRÓLEO DEVEM DIVULGAR PREJUÍZOS NO 2º TRI APÓS TEMPESTADE PERFEITA

(Reportagem de Ron Bousso e Shadia Nasralla)

LONDRES (Reuters) - As principais empresas de petróleo e gás dos Estados Unidos e Europa devem reportar prejuízos no segundo trimestre, depois de os "lockdowns" relacionados à pandemia de coronavírus destruírem a demanda por combustíveis, afetarem os preços e pressionarem as margens, indicaram analistas e dados do Refinitiv Eikon.

As raras perdas projetadas para BP, Chevron, Eni, Exxon Mobil, Shell e Total ocorrem após um colapso nos preços da energia e uma queda de demanda para níveis não vistos há décadas, que criaram uma tempestade perfeita para empresas que produzem, refinam, comercializam e vendem combustíveis.

Durante outras quedas significativas dos preços, os resultados das companhias produtoras de petróleo foram impulsionados pelas operações de refino, cujas margens tendem a se beneficiar dos preços baixos e fornecer um "hedge" interno.

Mas dessa vez, com a paralisação de viagens e empresas em função dos "lockdowns", as margens para produtos refinados, como gasolina, diesel e querosene, afundaram para território negativo.

As divisões de trading, por sua vez, conseguem ganhar dinheiro mesmo quando os preços despencam, explorando os movimentos voláteis do mercado.

Valores de referência do petróleo, Brent e WTI acumulam queda de cerca de um terço até este momento do ano, depois de recuarem cerca de 66% no primeiro trimestre e saltaram 81% e 92%, respectivamente, entre abril e junho.

Na Equinor, a unidade de "marketing & midstream", que inclui a divisão de trading, foi o único departamento da empresa a gerar lucro antes de impostos no segundo trimestre, tendo se

posicionado bem em meio à estrutura "contango", na qual o preços do petróleo para entrega imediata são mais baratos que os de contratos de prazos mais longos.

BP e Shell já reduziram suas projeções para o preço do petróleo no longo prazo, realizando provisões, respectivamente, de 13 bilhões a 17,5 bilhões de dólares e de 15 bilhões a 22 bilhões de dólares no segundo trimestre.

A Shell divulgou uma estimativa média de analistas para os resultados ajustados da companhia no trimestre, que indicou um prejuízo (pela primeira vez na história) de 674 milhões de dólares.

Fonte : Extra Online

Data : 27/07/2020

RUBEM NOVAES SEGUIRÁ NO GOVERNO EM FUNÇÃO NA ECONOMIA, DIZ FONTE

Por Rodrigo Viga Gaier

RIO DE JANEIRO (Reuters) - O demissionário presidente-executivo do Banco do Brasil, Rubem Novaes, vai continuar no governo e ocupará função de assessoria no Ministério da Economia, informou uma fonte do governo próxima ao assunto.

Novaes, que apresentou pedido de demissão com efeito a partir de agosto, deve assumir a posição de diretor de programa da Secretaria Especial de Fazenda, do Ministério da Economia, função ocupada pelo economista Caio Megale, que confirmou à Reuters que deixará o cargo. Caberá a Novaes articular conversas e tratativas com empresários do eixo Rio-São Paulo.

"Rubem continuará no time, ligado ao Ministério da Economia. Ele já não aguenta mais Brasília e não tolerava mais as relações da capital federal", disse a fonte, que pediu anonimato.

Novaes assumiu o BB logo no início do governo e foi um defensor da privatização do banco público, mas o desejo sempre esbarrou a vontade do presidente Jair Bolsonaro.

"O Novaes ainda tem muito a contribuir", acrescentou a fonte. O BB informou na sexta-feira sobre o pedido de demissão de Novaes apresentado ao presidente Bolsonaro e ao ministro da Economia, Paulo Guedes, válido a partir de agosto, "em data a ser definida". O nome do substituto ainda não foi anunciado.

Procurado, Novaes não respondeu às tentativas de contato.

O economista Caio Megale, que chegou a ser cotado ao cargo de secretário do Tesouro --posto assumido recentemente por Bruno Funchal no lugar de Mansueto Almeida-- revelou que deve voltar à iniciativa privada, onde já atuou.

BAIXAS

A saída de Megale e Novaes são as mais novas baixas na equipe econômica do governo Bolsonaro. O ex-secretário de Comércio Exterior Marcos Troyjo foi recentemente para a presidência do banco dos Brics (NBD), e Mansueto anunciou em junho que deixaria o Tesouro após cumprir um período de transição.

Apesar de tantas trocas, a fonte do governo garantiu que a área econômica não está sendo enfraquecida.

"O Mansueto ficou um ano em meio no governo além do combinado. Ele tinha se comprometido a dar um apoio de até seis meses durante a adaptação do novo governo. Já estava nos planos", disse a fonte.

"Não perdemos o Troyjo. Na verdade, ganhamos com o deslocamento para o bancos dos Brics. A estratégia do governo é com ele lá alavancar as vendas para a Ásia, em especial a China. No primeiro semestre desse ano para cada 1 dólar que o Brasil exportou para os EUA, exportou ao mesmo tempo 3,4 dólares para China", afirmou a fonte.

"Se fizermos as coisas direito, nossos negócios com a Ásia podem deixar o Brasil rico. Vamos buscar cada vez mais saídas para o pacífico", acrescentou.

Fonte : Extra Online

Data : 27/07/2020

ENEVA FARÁ OFERTA DE R\$8 BI PELA AES TIETÊ SE TIVER AVAL DO BNDES

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - A Eneva se comprometeu a fazer nova e maior oferta para incorporação da rival AES Tietê, de cerca de 8 bilhões de reais, caso sua proposta seja escolhida em processo aberto pelo BNDESPar para venda de uma fatia na empresa de geração renovável controlada pela norte-americana AES, informou a companhia em fato relevante nesta segunda-feira.

A Eneva agora oferece 1,995 bilhão de reais em dinheiro e 114,75 milhões de novas ações ordinárias de sua emissão aos acionistas da AES Tietê, o que segundo a companhia atribui um prêmio de 17% sobre o valor de mercado de ambas elétricas em 23 de julho.

Na quinta-feira passada, a Eneva havia se disposto a pagar 727,89 milhões de reais em dinheiro e 130,48 milhões em novas ações ordinárias aos acionistas da AES Tietê, o que a companhia disse na ocasião representar prêmio de 10% sobre as cotações dos papéis das empresas em 23 de julho.

O anúncio de uma nova proposta da Eneva veio logo após notícias na imprensa de que a AES Corp também apresentou uma oferta pelas ações do BNDESPar em sua unidade de geração limpa no Brasil.

Em meio à disputa pela fatia do BNDES na empresa, as ações da AES Tietê subiam forte na tarde desta segunda-feira, com alta de 6,5% às 15h (horário de Brasília), a 16,56 reais, em movimento disparado pelo fato relevante da Eneva.

Já as ações da Eneva, que chegaram a ter negociação suspensa pouco antes da divulgação sobre a oferta, operavam em leve alta de 0,3%, revertendo perdas, contra ganhos de 1,8% do índice Ibovespa.

A AES Corp fez um lance para comprar 65% da fatia do BNDESPar na AES Tietê por 17,15 reais por ação em dinheiro, disse uma fonte à Reuters mais cedo nesta segunda-feira. O negócio, se concretizado, deixaria o banco estatal ainda com uma fatia de 9,9% na empresa.

As ofertas de Eneva e AES vieram após o BNDES ter informado em junho a contratação da BR Partners como assessor financeiro para buscar interessados em sua participação de 28,4% na AES Tietê.

A Eneva disse que sua nova proposta de incorporação envolveria uma relação de troca implícita correspondente a 0,057504313 novas ações ordinárias da empresa para cada ação ordinária ou preferencial da AES Tietê. A parcela em dinheiro do negócio seria equivalente a 1 real por ação ordinária ou preferencial, ou 5 reais por Unit.

Um primeiro movimento da Eneva para tentar a incorporação da AES Tietê foi frustrado em abril, quando o conselho de administração da empresa da AES rejeitou uma proposta inicial que envolveria 2,75 bilhões de reais em dinheiro e o restante em ações, em total de cerca de 6,6 bilhões de reais.

Na ocasião, executivos da AES Tietê disseram que a empresa havia sido subavaliada e que não haveria sentido estratégico em uma combinação de ativos com a Eneva, uma vez que a AES tem focado sua estratégia no Brasil em renováveis, enquanto a rival opera termelétricas a gás e carvão.

Fonte : Extra Online

Data : 27/07/2020

PREÇOS DO PETRÓLEO CAEM POR TENSÕES EUA-CHINA E AUMENTO EM CASOS DE CORONAVÍRUS

Por Florence Tan e Dmitry Zhdannikov

CINGAPURA/LONDRES (Reuters) - Os preços do petróleo recuavam nesta segunda-feira devido ao crescimento no número de casos de coronavírus e às tensões entre Estados Unidos e China, que geravam incertezas sobre as perspectivas de recuperação da demanda por petróleo.

O petróleo Brent recuava 0,73 dólar, ou 1,68%, a 42,61 dólares por barril, às 11:24 (horário de Brasília). O petróleo dos Estados Unidos caía 0,7 dólar, ou 1,7%, a 40,59 dólares por barril.

A queda veio com investidores buscando ativos que são considerados refúgios seguros, como ouro e títulos, dada a tensão entre as duas maiores economias do mundo que seguiu-se ao fechamento de consulados em Houston e Chengdu.

Os casos globais de coronavírus, enquanto isso, ultrapassaram a faixa de 16 milhões.

Apesar da baixa, o petróleo Brent ainda segue a caminho do quarto mês consecutivo de ganhos em julho, enquanto o WTI pode ter a terceira alta mensal seguida, com cortes de oferta da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) e da Rússia apoiando as cotações.

Fonte : Extra Online

Data : 27/07/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

EQUIPE ECONÔMICA QUER ANTECIPAR ENVIO DA SEGUNDA ETAPA DA REFORMA TRIBUTÁRIA AO CONGRESSO

Plano é encaminhar até 15 de agosto solução para setor de serviços e imposto sobre dividendos. Revisão de deduções no IR ficaria para segundo momento

Por Marcello Corrêa

BRASÍLIA - Diante da resistência à primeira parte da reforma tributária proposta pelo governo, a equipe econômica planeja antecipar o envio do restante das etapas que compõem a medida até o dia 15 de agosto. A nova rodada de propostas incluiria a desoneração da folha de pagamentos e a criação de um imposto sobre pagamentos para compensar a perda de receita com a redução das contribuições sobre salários.

Também entraria no pacote a tributação sobre dividendos, em contrapartida à redução do imposto cobrado de empresas, o IRPJ. A revisão das deduções do Imposto de Renda sobre Pessoa Física (IRPF), no entanto, ainda ficaria para outro momento, disse uma fonte.

Essas propostas já vinham sendo defendidas pelo ministro da Economia, Paulo Guedes, há pelo menos um ano. A ideia de Guedes era enviar tudo de forma "fatiada" ao Congresso. Segundo um interlocutor do ministro, no entanto, a formalização de todas as etapas do processo ajudará a ter uma visão mais global da ideia de reforma elaborada pelo Executivo.

A sinalização de que o pacote será encaminhado de uma vez só nos próximos dias é uma resposta principalmente ao setor de serviços, que critica a primeira etapa da reforma tributária do governo — um projeto de lei que substitui o PIS e a Cofins por um novo tributo, a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).

O setor, que representa cerca de 70% da economia brasileira, vê no novo formato risco de aumento da carga tributária, porque a CBS teria uma alíquota de 12%, maior que os 3,65%

recolhidos hoje por segmentos como os de saúde e educação. O sistema permite a compensação de gastos com materiais comprados ao longo da cadeia de produção.

Os principais custos de prestadores de serviços, no entanto, são com mão de obra, que não são deduzidas por esse modelo.

A apresentação de uma solução para a desoneração poderia também encerrar uma negociação sobre o veto do presidente Jair Bolsonaro à prorrogação do benefício para 17 setores da economia, que havia sido incluído na medida provisória (MP) 936.

De acordo com um interlocutor de Guedes, ainda não se sabe como seria o modelo de desoneração, porque o desenho da proposta depende do tamanho da alíquota do novo imposto sobre pagamentos.

Para acabar com as contribuições que incidem sobre todos os salários, o novo tributo precisaria ter uma alíquota muito alta, o que deve dificultar a negociação política. Por isso, está em estudo reduzir os encargos sobre faixas salariais específicas. Uma das ideias à mesa é desonerar apenas os contratos de até 1,5 salário mínimo.

Na avaliação de um assessor próximo a Guedes, a estratégia não significaria uma mudança de rumo em relação ao plano original, porque a reforma continuará a ser votada de forma fatiada, de acordo com o ritmo do Congresso.

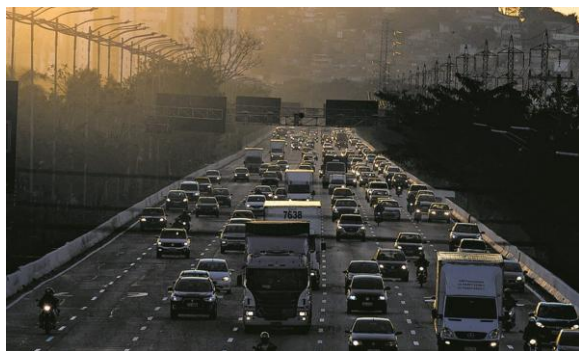
Fonte : O Globo - RJ

Data : 27/07/2020

SETOR DE TRANSPORTES TERÁ O PIOR ANO DA HISTÓRIA COM PANDEMIA

Levantamento mostra que PIB do segmento terá tombo de 7% em 2020. Solução para a crise passa por investimento em tecnologia

Por João Sorima Neto



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24552502-caf-0e7/FT1086A/652/xtransp.png.pagespeed.ic.eu1LRl4FLp.jpg>

Setor de transportes vai ter forte retração este ano com a pandemia de coronavírus. Foto: Edilson Dantas

SÃO PAULO - Os transportes encerrarão o ano com o pior desempenho de sua história. O Produto Interno Bruto (PIB) do setor deve sofrer uma retração de 7%, segundo estudo exclusivo realizado pela TCP Partners, empresa de gestão e

investimentos.

As operações aéreas e o transporte de cargas e passageiros despencaram a partir de março, quando a crise sanitária começou a avançar pelo país. Para especialistas, o setor passará por mudanças significativas e terá que se reinventar.

O estudo engloba empresas de cargas, logística e também de transporte de passageiros. Tem como base dados do segmento divulgados pelo IBGE, que aponta queda de 8% na atividade até maio.

Levantamento da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística mostra que a demanda por cargas despencou 45% em abril, cinco semanas após o início das medidas de isolamento social, e continuou acima de 40% até maio.

À medida que a economia foi se reabrindo, a queda se reduziu e está atualmente em 24,8%. No caso das companhias aéreas, em maio, o movimento de passageiros despencou 90%.

— O setor de transporte e logística sofrerá os impactos da pandemia por muito tempo. Por ser transversal, é necessário que outros setores da economia se recuperem para que as empresas de transporte se restabeleçam — diz Ricardo Jacomassi, sócio e economista-chefe da TCP Partners, lembrando que a safra recorde deste ano é que acabou amenizando uma perda ainda maior para as transportadoras.

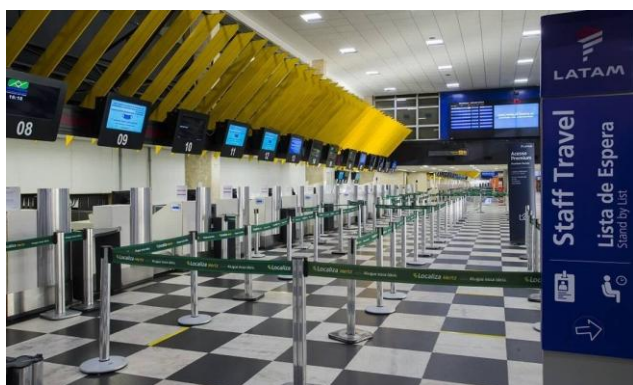
Recuperação judicial

Muitas empresas do setor estão recorrendo à recuperação judicial como forma de evitar a falência, observa Jacomassi. O mecanismo suspende temporariamente compromissos com credores até que a empresa se recupere.

Aéreas, transportadoras de cargas fracionadas e de transportes terrestres de passageiros são as companhias com maior probabilidade de buscar o caminho da recuperação judicial, diz a TCP.

A Latam Brasil já aderiu ao pedido de recuperação feito pela matriz chilena nos Estados Unidos. A Expresso Pégaso, que já foi uma das maiores empresas de ônibus do Rio, também entrou com pedido de recuperação judicial.

— Temos visto empresas relevantes de transporte rodoviário recorrerem à recuperação judicial. As companhias já vinham com margem baixa de rentabilidade por causa da elevação do preço do diesel, o que culminou com a paralisação dos caminhoneiros em 2018 — diz Luiz Deoclecio, presidente da OnBehalf, consultoria de reorganização de negócios e administradora judicial.



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24552504-884-7c6/FT1086A/652/xcong.jpg.pagespeed.ic.mRQokpKYuU.jpg>

Guichês de aéreas vazios no aeroporto de Congonhas. Foto: Edilson Dantas / Agência O Globo

O setor deverá passar por um encolhimento provocado pela crise que só deve terminar em 2021. O estudo da TCP Partners mostra que, das 157.365 empresas de transporte de carga no país, pelo menos 19,2 mil devem fechar as portas até o próximo ano.

No transporte de passageiros, o quadro não é diferente: das 29.820 companhias existentes, 4,1 devem desaparecer no período.

O setor movimentou R\$ 256,08 bilhões em 2018, ano da greve dos caminhoneiros, um crescimento de 2,2% em relação ao ano anterior, mas ainda 6% abaixo do que movimentava antes da recessão iniciada em 2014. Em 2019, a expansão foi de apenas 0,2%.

Uma pesquisa divulgada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), feita em julho com 858 empresas de cargas e de passageiros de todos os modais, mostra que, após quatro meses de pandemia, as empresas de transporte ainda enfrentam forte queda de demanda e do faturamento.

Com dificuldade de acesso a crédito, muitas estão recorrendo a linhas com os juros mais altos do mercado, como cartão de crédito, para quitar folhas de pagamento, impostos e até mesmo para pagar o diesel.

— Estamos trabalhando com um cenário de ano perdido e, como não há melhora quatro meses depois do início da pandemia, teremos reflexos em 2021. É a maior crise da história do setor — diz Bruno Batista, diretor executivo da CNT.

O futuro da 'logtech'

Os reflexos da pandemia se refletem em todas as áreas, incluindo os trabalhadores autônomos. O caminhoneiro Juarez Aparecido de Souza, de 57 anos, dono de um caminhão que transportava material de construção em São Paulo, viu a demanda cair mais de 50%.

Há algumas semanas, conseguiu um contrato para entregar uma carga de almofadas do bairro da Penha, zona Leste de São Paulo, até uma grande rede de varejo, distante 38 quilômetros da fábrica. Levou quase quatro dias para fazer a entrega.

— Além da queda de demanda, os agendamentos para descarregar a carga estão mais espaçados para evitar aglomerações. Com isso, o tempo de entrega fica mais extenso — diz Souza.

O professor de operações do Insper, Vinicius Picanço, avalia que o setor terá que se reinventar no pós-pandemia. O segmento ainda usa pouca tecnologia e depende de muita manipulação humana para carregamento e descarregamento, o que foi um problema durante a crise sanitária global.

Em outros países, nas cadeias logísticas, a tecnologia já vem ganhando espaço. Um segmento deve crescer, segundo o professor, o das chamadas “logtechs”.

Picanço lembra que empresas como Amazon e Uber já estão entrando nessa fatia de mercado. (Colaborou Edilson Dantas)

Fonte : O Globo - RJ

Data : 27/07/2020

EQUIPE DE GUEDES TEM TERCEIRA BAIXA EM MENOS DE UM MÊS

Caio Megale decidiu deixar o Ministério da Economia e voltará para o setor privado. Analistas dizem que mudanças estão 'dentro da normalidade'

Por Manoel Ventura e André Machado



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24552222-d8b-84c/FT1086A/652/x47110540844_32d0f00c18_o.jpg.pagespeed.ic.wUbOoldBZ6.jpg

Caio Megale, que deixará o Ministério da Economia no fim de julho Foto: Washington Costa / Ministério da Economia

BRASÍLIA — O ministro da Economia, Paulo Guedes, irá sofrer a terceira baixa na sua equipe apenas no mês de julho. O diretor do Secretaria de Fazenda da pasta Caio Megale pediu para deixar o cargo. Ele comunicou internamente que irá sair do posto até a próxima sexta-feira e voltar ao setor privado.

A saída de Megale se soma aos pedidos exoneração do presidente do Banco do Brasil, Rubem Novaes, anunciado na sexta-feira, e do secretário do Tesouro Nacional, Mansueto Almeida, no início do mês.

Mansueto foi substituído por Bruno Funchal e o novo presidente do BB ainda não foi anunciado. No caso de Mansueto, o desejo de sair do governo já havia sido manifestado desde junho. Assim como Megale, ele quer ir para a iniciativa privada.

Novaes alegou que estava cansado e que queria voltar ao Rio. Ele deve ser nomeado assessor especial de Guedes, mas passará a despachar na capital carioca.

Confiança em Guedes

Para analistas, a saída de integrantes da equipe econômica faz parte do jogo. Eles reforçam a confiança em Guedes para seguir com a agenda de reformas:

— Essas mudanças estão ocorrendo dentro da normalidade, e as pessoas que estão substituindo as outras têm características muito parecidas — afirma Alexandre Espírito Santo, economista da Órama e professor do Ibmec-RJ. — O importante mesmo é a manutenção do ministro. Guedes tem o seu norte, que é fazer as reformas, e as pessoas que vão trabalhar com ele precisam ter esse espírito reformista.

Caio Megale disse a pessoas próximas que decidiu deixar o cargo por motivos pessoais. Ele morava num hotel em Brasília e queria voltar para próximo da família, em São Paulo.

O economista avaliou que seu ciclo no setor público se encerrou. Ainda não há definição sobre quem assumirá a sua vaga.

Antes de ir para o governo federal, Megale foi secretário de Fazenda da cidade de São Paulo no início da gestão do atual prefeito da capital paulista, Bruno Covas (PSDB). Participou também da equipe de transição do governo Jair Bolsonaro, após as eleições de 2018.

No Ministério da Economia, Megale ocupou três funções diferentes desde janeiro de 2019. Primeiro, ele assumiu a secretaria de Desenvolvimento da Indústria Comércio, Serviços e Inovação, com o objetivo de fazer a ponte entre o ministério e o setor privado.

O cargo era subordinado ao secretário especial de Produtividade Emprego e Competitividade, Carlos da Costa

Ainda no ano passado, ele deixou a secretaria e passou a ser assessor especial de Guedes, responsável por fazer a interlocução do ministério com o setor produtivo.

Em janeiro deste ano, Megale deixou esse cargo e passou a ser diretor de programas da secretaria de Fazenda, comandada por Waldery Rodrigues. No posto, ajudou a negociar a proposta de socorro a estados e municípios por conta da crise causada pelo coronavírus.

Numa entrevista, na semana passada, defendeu que o socorro foi mais que suficiente para compensar a queda de arrecadação dos estados durante a pandemia.

Celeridade na reforma tributária

Para o economista Sérgio Valle, da MB Associados, substituições na equipe são encaradas com normalidade pelo mercado. O mais preocupante, diz, é o fato de estarmos com um ano e meio de governo e poucas medidas concretas além da Reforma da Previdência:

— O governo disse que a reforma tributária seria o próximo foco, e um ano depois chega com uma reforma que é só a unificação de PIS/Cofins, ignorando as propostas na Câmara e deixando para depois uma reforma que é ainda mais importante neste momento, a parte de tributação de renda.

Para Valle, a sensação que se tem é que o governo, ao decidir ser muito centralizador, atrasou "a capacidade de formulação de projetos que precisaríamos ter".

- É preciso uma aceleração nessa formulação - diz Valle.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 27/07/2020

PRESIDENTE DE COMISSÃO DO CONGRESSO QUER APROVAR RELATÓRIO DA REFORMA TRIBUTÁRIA ATÉ 15 DE OUTUBRO

Senador Roberto Rocha diz que ideia é unir proposta do Executivo com as que tramitam na Casa. Ele defende que imposto digital seja cobrado apenas de empresas

Por Geralda Doca



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24551488-543-e32/FT1086A/652/xSenador_RobertoRocha.jpg.pagespeed.ic.SDp90uZRos.jpg

Senador Roberto Rocha (PSDB-MA), presidente da comissão mista do Congresso que trata da reforma tributária Foto: Jorge William / Agência O Globo

BRASÍLIA — O presidente da comissão mista do Congresso que trata da reforma tributária, senador Roberto Rocha (PSDB-MA), disse que pretende aprovar o relatório no colegiado na primeira quinzena

de outubro.

Segundo ele, os parlamentares vão anexar o projeto do governo sobre a unificação das contribuições para o PIS/Cofins às propostas que tramitam nas duas Casas para fazer uma ampla reforma no sistema tributário brasileiro.

A comissão será reinstalada na próxima quinta-feira e, de acordo com o plano de trabalho definido antes da pandemia, quando as sessões foram suspensas, o primeiro a participar da audiência será o ministro da Economia, Paulo Guedes, no dia 4 de agosto.

A estratégia é aprofundar o debate no mês de agosto e início de setembro e caminhar para o fechamento de um texto com os temas que forem de consenso.

— O que não for de consenso será retirado ou definido no voto — disse Rocha.

Em relação a um dos temas mais polêmicos, o novo imposto digital em moldes semelhantes à CPMF que o governo quer criar, ele defende que seja cobrado apenas das empresas, deixando isentas pessoas físicas.

O relator da reforma na comissão mista, deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), disse que embora o Executivo só tenha enviado o projeto de unificação do PIS/Cofins, já tem conhecimento sobre o restante do pacote tributário do governo, com exceção no novo imposto para compensar a desoneração da folha e o programa Renda Brasil.

— Nós já estamos trabalhando e acho possível aprovar o relatório até outubro. Há consenso entre os estados e a maioria dos municípios — disse Ribeiro, acrescentando que pretende negociar com municípios grandes como São Paulo, por exemplo, que teme perda na arrecadação com o ISS (Imposto Sobre Serviços).

Já o sub-relator da reforma na comissão, senador Major Olímpio (PSL-SP), disse que, dificilmente, a proposta será aprovada neste ano por causa da complexidade do tema, proximidade das eleições e da própria pandemia, que exige sessões remotas, desfavoráveis a um amplo entendimento.

— A comissão vai retomar os trabalhos na próxima semana, mas não acredito em grandes avanços neste ano — disse o senador.

Neste caso, disse, a tendência é o Congresso derrubar o veto à ampliação da desoneração da folha de 17 setores intensivos em mão de obra para dezembro de 2021.

O benefício está previsto para acabar no fim deste ano, o que vai elevar o custo para o setor de serviços, que emprega um universo de cinco milhões de trabalhadores.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 27/07/2020

QUEM GANHA COM O CUSTO BRASIL?

É um estorvo que não agrega nada para ninguém

Por Léo de Castro

O chamado custo Brasil vem sendo debatido há décadas no país. Ele representa as despesas adicionais que o empresário brasileiro tem que desembolsar para atuar aqui, em relação às demais nações. A novidade agora é que essa despesa foi quantificada pelo Ministério da Economia, que criou uma frente de trabalho para reduzi-lo: o Programa de Melhoria Contínua da Competitividade.

O custo, que atormenta os empreendedores do país, consome por ano R\$ 1,5 trilhão do setor produtivo, ou o equivalente a 22% do PIB. Os valores foram calculados em estudo realizado pelo governo federal, em parceria com a iniciativa privada, no Movimento Brasil Competitivo (MBC).

O levantamento apresenta uma comparação do custo médio de se produzir no Brasil em relação ao custo médio dos países da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), considerando 12 elementos, sendo que 5 concentram cerca de 80% desse fardo.

Os 5 itens que destaco são: honrar tributos, considerando a alta carga e a complexidade tributária; empregar capital humano, incluindo encargos trabalhistas e limitações nas habilidades da força de trabalho; infraestrutura, com baixa qualidade logística e imprecisão na regulação ambiental; financiar um negócio, considerando o elevado spread e a limitada oferta de crédito; e atuar em ambiente jurídico e regulatório eficaz — uma sentença de primeira instância leva 880 dias a mais no Brasil do que na média da OCDE.

A complexidade tributária é um escândalo à parte: no Brasil, as empresas gastam em média 1,5 mil horas por ano para organizar e preparar o pagamento de seus impostos, ou 89% mais do que a média dos países da OCDE. Nos EUA, esse tempo é de 175 horas; no México, 241; no Chile, 296.

Esse tempo extra mina a produtividade e a competitividade do país, dificulta o empreendedorismo e prejudica a própria arrecadação de tributos. O estudo do governo federal e do MBC mostra que a economia informal representa 35% do PIB, contra uma média de 15% na OCDE.

Editorial publicado no GLOBO em 28 de junho mostrou a insanidade que é o país ter 27 conjuntos de normas para o ICMS, um para cada estado. O editorial cita estudo da LCA Consultores, indicando que somente a reestruturação dos impostos geraria um aumento da arrecadação anual de R\$ 753 bilhões em um período de 15 anos.

Os dados mostram a urgência das reformas estruturais, entre elas a tributária, para destravar o setor produtivo e possibilitar a retomada do crescimento do país.

O Congresso aprovou em junho o Novo Marco do Saneamento, já sancionado pelo presidente Bolsonaro. A reforma tributária, em debate há décadas, parece voltar à agenda, com propostas do governo e do Congresso. A nova Lei do Gás (PL 6047/2013), com capacidade de atrair R\$ 60 bilhões em investimentos e de gerar 4 milhões de empregos, é a nova bola da vez. Mas temos muito a avançar, podendo nos concentrar naqueles 5 pontos-chave do Custo Brasil.

Essa é uma agenda central para a indústria brasileira e a sociedade, em geral. Temos debatido intensamente o assunto na CNI (Confederação Nacional da Indústria), onde, no fim do ano passado, acompanhamos a apresentação do estudo sobre o Custo Brasil feita pelo empresário Jorge Gerdau, presidente do Conselho do Movimento Brasil Competitivo.

O Custo Brasil afeta o setor produtivo e o setor público, em todas as esferas de administração, municipal, estadual e federal. É um estorvo que não agrega nada para ninguém.

Todos perdem: ele torna os produtos mais caros para o consumidor, dificulta a geração de empregos, obstrui investimentos, impede o crescimento do país e prejudica a sua inserção nas cadeias globais de valor.

Se todos perdem, removê-lo deve ser a prioridade 1 do país, e poderíamos começar com foco nos 5 pontos centrais: honrar tributos, empregar capital humano, infraestrutura, financiar um negócio e atuar em ambiente jurídico e regulatório eficaz. Essa deve ser a principal agenda do Brasil.

Léo de Castro é presidente da Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo e vice-presidente da Confederação Nacional da Indústria

Fonte : O Globo - RJ

Data : 27/07/2020

FUNDOS IMOBILIÁRIOS REDUZEM PERDA NO ANO E SÃO OPÇÃO À RENDA FIXA

Segmentos como hotéis e shoppings têm forte impacto da pandemia, mas analistas veem recuperação mais à frente

Por Patricia Valle



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24552465-2c7-e3d/FT1086A/652/ximo.jpg.pagespeed.ic.mgAZeC0X.i.jpg>

Imóveis no Rio: fundos podem ser alternativa à renda fixa em cenário de juros baixos Foto: Guilherme Pinto / Agência O Globo

RIO - Os fundos imobiliários bateram recordes no ano passado, com a queda dos juros e a expectativa de retomada no mercado. A pandemia do novo coronavírus, no entanto, atingiu o setor — e toda a economia — em cheio. Em março, quando o Brasil começou a adotar medidas de isolamento social para aqueles que podem ficar em casa, o índice de fundos imobiliários (Ifix) chegou a acumular queda de 33%.

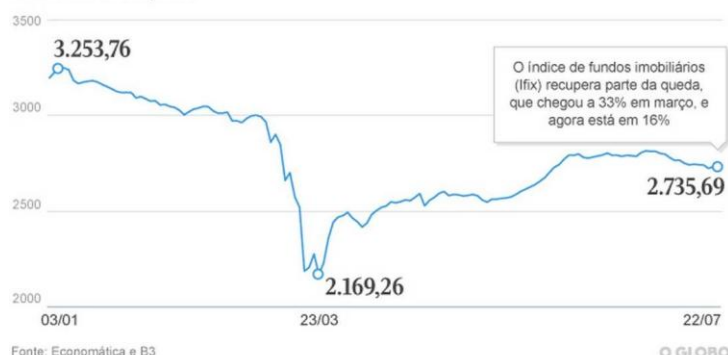
Agora esse recuo é de 16%, e o mercado avalia que houve exagero. Mesmo em plena crise, os investidores continuaram a entrar nos fundos imobiliários, atingindo em junho o patamar recorde de 900 mil.

Parte desse otimismo se explica pelo fato de a taxa básica de juros (Selic) estar em sua mínima histórica, de 2,25% ao ano, o que torna o investimento mais atraente. Mesmo com a queda nos rendimentos mensais de aluguéis — que são isentos de Imposto de Renda —, o retorno desses fundos ainda está bem acima da renda fixa.

Segundo levantamento da Economática, o ganho médio com a distribuição mensal de rendimentos de aluguéis recuou dos 7,2% ao ano de 2019 para 6,2% ao ano atualmente. Mas, em comparação com uma aplicação de perfil semelhante, como o Tesouro IPCA de longo prazo, que rende em torno de 3,6% ao ano, é bem atraente.

Investidores mantêm otimismo com setor

Dados até 22 de julho



Fonte: Economática e B3

O GLOBO

<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24552466-b79-afc/FT1086A/652/xvc-investe-2707.jpg.pagespeed.ic.AWY033OAu6.jpg>

É preciso ter em mente, no entanto, que os fundos imobiliários não são todos iguais. Aqueles que investem em hotéis e shoppings centers, por exemplo, foram bastante impactados pela pandemia.

— Esses setores ficaram inclusive sem pagar dividendos, pois não tiveram receita por estarem fechados. Parte da rentabilidade desse tipo de fundos também é por venda e ocupação. Devem ser os setores que mais vão demorar mais a voltar, só em 2022 — diz Márcio Rocha, gestor da gestora RB Capital Asset.

Já os fundos cujo rendimento está atrelado somente a contratos de aluguel não sofreram tanto. Alguns inquilinos pediram uma carência de pagamento ou obtiveram algum desconto temporário.

Alta demanda por galpões

O que os gestores desses fundos avaliam agora é se as mudanças significativas são temporárias ou estruturais. Um dos temas mais debatidos é o avanço do home office.

— Pelo que temos conversado com as empresas, o escritório continuará sendo muito importante. Citam o caso da IBM, que foi pioneira nisso há alguns anos e depois trouxe todo mundo para a empresa de novo, porque viram que não é apenas a produtividade que é importante, mas a inovação. Nossa aposta é em uma jornada híbrida — afirma Alexandre Rodrigues, gestor da Rio Bravo.

Para os grandes gestores, escritórios localizados nas regiões mais valorizadas, como as avenidas Faria Lima e Paulista, na capital paulista, continuarão em alta.

Outro ponto de atenção são as agências bancárias. Esse segmento sempre foi sólido e pagou aluguéis elevados, mas pode ser impactado pela aceleração da digitalização vista na pandemia.

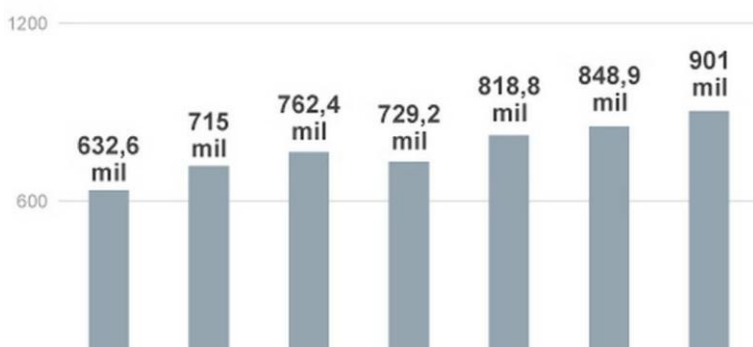
— Em geral esses imóveis têm contratos longos, podem não ter um impacto no curto prazo e vão continuar com bons rendimentos. Mas, no médio prazo, achamos arriscados e com potencial de desvalorização — ressalta Mario Campos, analista da Ativa Investimentos.

Por outro lado, outra consequência da pandemia — o salto nas vendas on-line — beneficia o segmento de galpões logísticos.

— Essa já era uma tese de investimento interessante com a expansão do e-commerce, mas agora tudo foi acelerado. Vimos até inquilinos querendo dobrar o espaço no auge da crise. Tem enorme potencial. O problema é que esses fundos não estão tão baratos — diz Giancarlo Gentiluomo, chefe de Distribuição da XP Investimentos.

Ainda assim, número de investidores cresce

Dados em milhares



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24552486-06c-e86/FT1086A/652/xvc-investe-2707-vertical.jpg.pagespeed.ic.Dd317ble4y.jpg>

Depois que passar a pandemia, os gestores veem um grande potencial de alta para todos os fundos imobiliários. Só resta saber quando isso vai acontecer. Há grande expectativa com o setor de shoppings, por exemplo, que deve voltar a ter boa rentabilidade

quando houver uma vacina para o vírus.

Por isso, há quem veja um certo exagero na forte queda vista este ano. Segundo dados da Econômica, 59 dos 119 fundos no Ifix estão cotados abaixo do seu valor patrimonial, o que representa uma oportunidade para quem mirar em prazos mais longos.

— O mercado está se corrigindo, e parte da alta do Ifix nos últimos meses deve-se a isso. Não dá para um imóvel valer menos que o seu terreno ou preço de construção — afirma Caio Ventura, da Guide Investimentos.

A curto prazo, no entanto, os analistas concordam que é preciso ter cautela:

— Nos próximos meses ainda veremos grande oscilação dos preços, com incertezas e pouca circulação de pessoas. Por enquanto, vimos muitas renegociações de aluguéis. Ainda precisamos saber se haverá uma segunda onda de renegociações e se pode aumentar o nível de vacância — diz Larissa Nappo, especialista em fundos imobiliários do Itaú BBA.

Emissões à vista

Outra prova do otimismo do mercado é que os gestores planejam captações para os fundos. Estão em análise na Comissão de Valores Mobiliários (CVM, que regula o mercado acionário) R\$ 3,3 bilhões em emissões de cotas de fundos imobiliários.

— Os gestores estão vindo com novas ofertas, em parte porque algumas emissões do primeiro semestre foram postergadas, mas também porque há grande liquidez no mercado e oportunidades de investimento. Além de haver apetite para esse tipo de ativo, com o crescimento no número de investidores — analisa Alexandre Rodrigues, gestor da Rio Bravo.

A gestora VBI acaba de fazer o maior IPO de fundo imobiliário do ano. O fundo VBI Prime Properties captou R\$ 972 milhões para investir em dois prédios de escritório no coração financeiro de São Paulo.

Aplicar em uma oferta primária é um a oportunidade, mas também há riscos:

— É preciso analisar bem quem é a gestora — afirma Mario Campos, analista da Ativa Investimentos.

A recomendação dos especialistas é sempre montar uma carteira diversificada, com ativos de vários setores e diferentes estratégias para atenuar as oscilações de mercado.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 27/07/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CRISE MUNDIAL FAZ BRASIL DEPENDER CADA VEZ MAIS DE EXPORTAÇÕES PARA A CHINA

Um terço dos US\$ 101,7 bilhões exportados pelo Brasil de janeiro a junho deste ano teve o país asiático como destino, ante 1,9% em 2001 e 28,5% no fim do ano passado; ataques de integrantes do governo à China preocupam exportadores

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

RIO - Apesar do tom belicoso nas declarações do governo Bolsonaro em relação à China, as exportações brasileiras estão cada vez mais dependentes do apetite do comprador chinês. De 2001 até o ano passado, a participação chinesa nas vendas do Brasil saltou de 1,9% para 28,5%. Com a crise global desencadeada pelo novo coronavírus, essa fatia subiu para 33,8% no primeiro

semestre deste ano – um terço dos US\$ 101,7 bilhões exportados pelo País de janeiro a junho teve como destino a China.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/0/1595806961705.jpg>

*China é o maior importador de produtos do Brasil
Foto: Márcio Fernandes/Estadão*



Os dados são do Ministério da Economia, compilados pelo Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da FGV. Para comparação, no mesmo período as vendas para os Estados Unidos caíram de 22,6% do total

para 9,9%; já os embarques para a União Europeia, que respondiam por 25,4% das exportações brasileiras em 2001, ficaram em 15,4% neste primeiro semestre.

Segundo especialistas, o aumento da dependência da China está associado, em primeiro lugar, ao forte crescimento econômico do país asiático nas últimas décadas. Além disso, contribuem para esse cenário a queda recente da demanda por parte de outras nações afetadas pela pandemia, especialmente na América do Sul, e o fato de o Brasil ainda manter uma forte especialização na produção de matérias-primas – mas uma estrutura pouco competitiva na indústria, limitando os itens da nossa pauta de exportações.

Uma marca dessa especialização, reforçada nas últimas décadas, é o bom desempenho do agronegócio. Ao mesmo tempo em que a elevada produtividade do campo brasileiro reforçou a especialização nas matérias-primas, o acelerado crescimento tornou a China o maior importador global desses insumos.

Em 2001, quando recebia menos de 2% das exportações do Brasil, a China era o sexto maior importador do mundo. Ano passado, foi o segundo, atrás só dos EUA, segundo a Organização Mundial do Comércio (OMC). Com 1,4 bilhão de habitantes e urbanização ainda em marcha, nada indica que a demanda da China por produtos como soja e carne arrefecerá.

Efeito da crise

Em contrapartida, por conta da recessão, os Estados Unidos e nossos vizinhos da América do Sul – principais mercados dos produtos industrializados brasileiros – já estão comprando menos. As exportações para a Argentina somaram US\$ 3,7 bilhões no primeiro semestre, queda de 28% ante a primeira metade de 2019, colocando o país vizinho como destino de apenas 3,6% das exportações brasileiras – a Holanda passou a Argentina e foi o terceiro principal destino das vendas do Brasil, atrás de China e EUA.

Diante do aumento proporcional da participação chinesa, o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, prefere falar em “interdependência” na relação comercial com a China. Ele lembra que o Brasil é o maior produtor e exportador de soja e carnes – o fornecimento global desses produtos é dominado por Brasil e Estados Unidos. O País também é um grande exportador de minério de ferro, petróleo e celulose, todos com grande participação chinesa nas vendas.

“Se o mundo demanda mais produtos agropecuários, só o Brasil pode aumentar a produção, especialmente de soja e carne”, disse Castro.

No lado conjuntural, assim como a venda de comida nos supermercados está entre as atividades econômicas menos atingidas pela pandemia, as exportações de alimentos seguem de vento em popa. Em volume, as vendas de produtos agrícolas ao exterior cresceram 24,5% na primeira metade deste ano ante igual período de 2019, nas contas do Ibre/FGV.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 27/07/2020

ANALISTAS CRITICAM POSTURA ANTI-CHINA

Avaliação é que País ‘não ganha nada’ com críticas ao governo chinês e ao apoiar presidente dos Estados Unidos em disputa comercial

Por Vinicius Neder, O Estado de S.Paulo

RIO - Na última terça-feira, o Brasil assinou com os Estados Unidos uma declaração à Organização Mundial do Comércio (OMC) com críticas veladas à atuação da China no comércio internacional, dando mais uma demonstração de alinhamento do governo Bolsonaro com o governo Trump e sinalizando que o País poderá tomar partido na disputa comercial que se arrasta desde o ano passado entre as duas maiores economias do mundo. Com o crescimento do peso da China no comércio exterior brasileiro, é tudo o que o governo não deveria fazer, dizem analistas ouvidos pelo Estadão.

Na declaração conjunta, Brasil e EUA defenderam que o princípio de economia de mercado tem de valer para todos os integrantes da OMC, de forma a garantir condições equitativas de competição econômica no comércio internacional. Para ambos os países, as atuais regras da entidade não serviriam para a China, cuja economia é fortemente marcada pela intervenção do Estado.

“O Brasil não ganha nada com isso. Nossa tradição é mais multilateral”, afirmou Lia Valls, pesquisadora do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da FGV. Ela lembra que a relação sino-brasileira divide o governo, com o tom belicoso do Itamaraty muitas vezes compensado pelo pragmatismo do Ministério da Agricultura. “O governo tem de atender a interesses de diversos grupos, não dá para ficar só na questão ideológica”, afirmou a pesquisadora.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/8/9/1595806871598.jpg>

Exportação

Brasil também disputa mercado com Estados Unidos Foto: Wilton Junior/Estadão

Para o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, um dos problemas do alinhamento automático com os EUA é que, na arena do comércio internacional, brasileiros e americanos também são concorrentes. E as duas maiores potências agrícolas do planeta têm a China como principal mercado.

Antes da declaração conjunta com os EUA, integrantes do governo já haviam feito vários ataques à China, o que levou representantes do agronegócio a pedir uma mudança de postura, dado o receio de eventual retaliação por parte das autoridades chinesas. O ex-ministro da Educação Abraham Weintraub, por exemplo, chegou a insinuar que os chineses se beneficiaram da crise do coronavírus e postou imagens do personagem Cebolinha na muralha da China trocando o “L” pelo “R”, em alusão à alegada fala dos chineses. Depois, apagou a postagem.

Em reação, a Embaixada da China no Brasil respondeu que as publicações eram “completamente absurdas e desprezíveis, que têm cunho fortemente racista e objetivos indizíveis, tendo causado influências negativas no desenvolvimento saudável das relações bilaterais China”.

Prejuízo

As rodadas de acordos para interromper a disputa comercial entre China e EUA – que não chegaram a ser efetivamente implementados – incluíam cotas das vendas de soja americana para os chineses. Ou seja, o agronegócio brasileiro poderia sair perdendo, no curto prazo, caso a disputa comercial chegasse ao fim.

Para Castro, da AEB, o Brasil deve se aproximar dos americanos, mas sem alianças formais. “Os americanos são práticos e preservam seus interesses diretos. Para eles, é ‘amigos, amigos; negócios à parte’”, disse ele.

Esse distanciamento coincide com o aumento da dependência das exportações brasileiras para a China, principalmente de produtos básicos. Já a indústria ainda sofre com elevados custos de insumos, infraestrutura deficiente e alta carga tributária, que fazem com que os produtos industrializados brasileiros cheguem caros demais ao exterior. A AEB projeta que a exportação de manufaturados ficará em US\$ 56,3 bilhões este ano, 27,3% abaixo de 2019 – valor semelhante ao registrado em 2004.

Procurado, o Palácio do Planalto indicou como porta-voz o Itamaraty, que não se pronunciou. Da mesma forma, o Ministério da Agricultura foi questionado sobre as possíveis consequências da postura do governo brasileiro para o setor, mas também não respondeu até o fechamento desta edição.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 27/07/2020

ACORDO MERCOSUL-CANADÁ PODE DAR US\$ 7,8 BILHÕES AO AGRO

Setores de soja, carnes, cereais, frutas, além do de farinhas e preparações, são os que mais poderiam tirar proveito da relação comercial

Por Clarice Couto, Isadora Duarte e Leticia Pakulski, O Estado de S.Paulo

O agronegócio brasileiro veria sua receita com exportações dar um salto de até US\$ 7,8 bilhões em um eventual acordo de livre comércio entre o Mercosul e o Canadá, aponta estudo da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) antecipado à coluna. Os setores de soja, carnes, cereais, frutas, além do de farinhas e preparações, são os que mais poderiam tirar proveito da relação comercial. A maior fatia do bolo viria dos embarques de carnes, US\$ 1,4 bilhão. Para os demais segmentos a estimativa também não é desprezível: US\$ 771,9 milhões com cereais, farinhas e preparações, dos quais US\$ 324 milhões só com milho; US\$ 751,7 milhões com frutas, em especial melão, goiaba e manga, e US\$ 703,9 milhões com soja em grão e farelo. O estudo será apresentado na próxima quarta-feira aos Ministérios da Economia e Agricultura, e servirá para subsidiar as negociações do acordo nos próximos meses.



<https://img.estado.com.br/resources/jpg/0/6/1575748622960.jpg>

Plantação de soja Foto: Clayton de Souza/ Estadão

Toma lá...

Para que as potenciais vendas de carnes ocorram, o Brasil terá de superar o protecionismo canadense, que taxa em 26,5% a carne bovina nacional, 12,5% a suína e 11% a de frango. E o Canadá deverá suspender o embargo às carnes bovina in natura e suína daqui. O

segmento contribui com meros 10% das exportações brasileiras ao país. A favor do Brasil há o interesse do Canadá por cortes nobres e carne de sistemas sustentáveis.

...da cá

Em outros acordos, o Canadá eliminou, em média, 89% das linhas tarifárias no primeiro ano de vigência. Mas eram produtos agropecuários pouco protegidos. Parte dos interesses brasileiros relacionados ao setor “ainda não está na mesa”, diz fonte próxima às negociações, lembrando que até a sétima rodada de conversas as propostas tinham ficado aquém do interesse de ambos os lados. Para o interlocutor, é “improvável” baterem o martelo ainda este ano.

Sangue novo

A Terra Santa, produtora de grãos e fibras com ações na B3, ganhou cerca de mil investidores pessoa física em 3 meses. De 5.619 em março, passou para 6.603 em junho. Por trás disso está a procura de gente de fora do mercado financeiro por investimentos que tragam mais retorno do que os atrelados à Selic, hoje em 2,25% ao ano, diz o CEO, José Humberto Teodoro. “Esse investidor começa por ações conhecidas, como Petrobras e Vale, mas busca conhecer empresas do agro, como nós.”

Outro papo

Para se comunicar com essas pessoas, a Terra Santa está “reinventando sua área de Relações com Investidores”, conta Teodoro. “Estamos nos tornando ativos nas mídias sociais, para conversar com o dentista, o profissional liberal, que são diferentes dos gringos e investidores institucionais.” A empresa tem reforçado a comunicação pelo LinkedIn, onde está há um ano. Há um mês estreou no Instagram e Twitter.

Bons frutos

Após investir R\$ 20 milhões em três anos no desenvolvimento de tecnologia para fertilizantes especiais, a norte-americana

Compass Minerals, de químicos, projeta crescimento no mercado brasileiro. A empresa espera alcançar de 5% a 10% do mercado do segmento com novo adubo para soja, café e hortifrúti, o Phusion Nova Geração. O Nutriflow, para milho, deve representar 15% dos insumos especiais destinados à cultura nos próximos 5 anos.

Resultado

Por ano, a Compass aplica na América Latina R\$ 16,5 milhões em pesquisa e desenvolvimento. “O centro de inovação em Itacemópolis (SP) trabalha em conjunto com a área de pesquisa no Kansas (EUA)”, diz Gustavo Vasques, presidente da companhia na América do Sul. O investimento se justifica. No ano passado, 70% da receita da divisão agrícola da Compass veio de produtos criados há menos de cinco anos. Em 2019, o faturamento na região foi de R\$ 1,53 bilhão, 26% da receita global.

Mudança

A Embrapa estuda mudar o seu modelo de negócios para parcerias com o setor privado. Hoje a empresa recebe royalties a partir do licenciamento de tecnologias que desenvolve. A ideia agora é se associar a uma empresa para, em conjunto, desenvolver e comercializar as soluções. Isso se daria por meio de uma joint venture ou de sociedade com propósito específico. “Queremos dividir riscos e lucros”, afirma à coluna Celso Moretti, presidente da Embrapa.

No horizonte

Pesquisa da unidade Embrapa Amazônia Ocidental sobre micro-organismos coletados da Bacia Amazônica com potencial para uso agrícola e médico pode ser o primeiro projeto nesse novo modelo, segundo Moretti. A ideia é buscar uma parceria com interessados em investir em bioeconomia dentro do Brasil ou formar fundos com investidores externos com o apoio da recém-formalizada parceria com a Apex.

Incentivo

O pagamento por serviço ambiental na cadeia de soja é assunto esta semana de reunião da Tropical Forest Alliance (TFA) com produtores, governo e compradores externos. “Ainda será definido se a remuneração será por prêmio sobre o valor da commodity ou por alguma vantagem de preferência no fornecimento”, diz Eduardo Caldas, coordenador da TFA para o Brasil. Ele considera o benefício um mecanismo transitório, mas necessário para inserir o produtor na prática sustentável. A recompensa já é aplicada no bioma amazônico e tende a ser estendida, primeiro, para o Cerrado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 27/07/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

AES FEZ OFERTA AO BNDES POR 18,5% DA TIETÊ, DIZ FONTE

Corporação americana também assumiu o compromisso de levar a geradora de energia para o Novo Mercado da B3

Por Maria Luíza Filgueiras, Valor — São Paulo 26/07/2020 12h39 Atualizado

A americana AES Corp. fez oferta por 18,5% da participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) na AES Tietê, apurou o Valor. O banco detém

28,41%. Assim, ao preço de R\$ 17,15 por ação, colocará R\$ 1,27 bilhão no caixa do BNDES. A AES já levantou o recurso, parte do caixa e parte com crédito. O banco ficaria com uma participação remanescente de 9,91% e venderia os papéis em bolsa posteriormente.

A AES também assumiu compromisso com o BNDES de fazer a migração da geradora de energia AES Tietê do Nível 2 da B3 para o Novo Mercado, apurou o Valor. A migração ajudaria a amenizar parte das críticas recentes recebidas pelo acionista sobre direito dos preferencialistas da Tietê – no Novo Mercado, nível de maior governança, todas as ações são ordinárias.



[https://s2.glbimg.com/o2oDA8WXFqygMP4hPUsSMfLq9A=/0x0:723x496/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/W/M/BBzUkRTMAOBFEXQC84kg/screenshot-1.png](https://s2.glbimg.com/o2oDA8WXFqygMP4hPUsSMfLq9A=/0x0:723x496/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/W/M/BBzUkRTMAOBFEXQC84kg/screenshot-1.png)

BNDES deve anunciar amanhã se aceita proposta da AES Corp. ou da Eneva por fatia na AES Tietê — Foto: Reprodução / Facebook AES Tietê

Apesar de deixar o banco ainda na composição acionária da companhia, o BNDES considerou a proposta da AES mais alinhada ao seu interesse, disseram duas fontes. A avaliação é que receber a totalidade em dinheiro é um grande diferencial entre as propostas e que o preço foi razoável.

“Tem algum prêmio sobre uma ação que subiu bastante”, disse a fonte. “Não é razoável considerar melhor uma proposta que implicará em uma posterior briga societária e na permanência do banco como acionista por período indefinido”, complementou.

Na proposta da Eneva, apresentada na quinta-feira, o BNDES também fica com participação acionária, ao invés de sair do negócio, numa nova empresa composta pela fusão de Eneva e Tietê. O valor implícito por ação na proposta é de R\$ 18,88, na composição entre ações e dinheiro.

O montante dá um prêmio de 10% ao BNDES em relação à proposta da concorrente. No entanto, pela proporção de participação, o banco de fomento colocaria cerca de R\$ 200 milhões no caixa.

No caso da venda à Eneva, seria esperado um embate societário com a AES, uma vez que a americana não quer vender sua participação e já declarou não ter interesse na fusão proposta pela brasileira. O banco pretende anunciar amanhã sua decisão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 27/07/2020

PETRÓLEO FECHA EM ALTA, IMPULSIONADO POR QUEDA DO DÓLAR NO EXTERIOR

Os contratos do Brent para o mês de setembro terminaram a sessão com ganhos de 0,16%, já os preços do WTI para entrega no mesmo mês subiram 0,75%

Por Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/tbGxfhLObQnB2znmnpZZWv-hHBA=/0x0:2125x1411/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/4/C/7CuAEBsfOFwPAM2URqyg/istock-1250459438.jpg](https://s2.glbimg.com/tbGxfhLObQnB2znmnpZZWv-hHBA=/0x0:2125x1411/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/4/C/7CuAEBsfOFwPAM2URqyg/istock-1250459438.jpg)

Fotos - iStock

Os preços do petróleo encerraram a segunda-feira (27) com ganhos modestos, recebendo impulso da nova queda do dólar no exterior.

Os contratos mais ativos do Brent, para o mês de setembro, terminaram a sessão de hoje com ganhos de 0,16%, negociados a US\$ 43,41 o barril, na ICE, em Londres. Já os preços do West Texas Intermediate (WTI) para entrega no mesmo mês subiram 0,75%, encerrando o dia a US\$ 41,60 o barril, na Bolsa de Mercadorias de Nova York (Nymex).

Dados do Tesouro americano mostram que a curva de juros reais está bastante achatada. No fechamento dos negócios da última sexta-feira (24), o rendimento do título do Tesouro indexado à inflação (TIPS) de cinco anos estava em 1,08% negativo, enquanto o juro do papel de dez anos era de 0,92% negativo. O fato tem contribuído para uma queda expressiva do dólar no exterior. No meio da tarde desta segunda, o índice DXY recuava 0,86%, aos 93,617 pontos — menor patamar desde junho de 2018.

"A fraqueza recente do dólar tem sido benéfica para as commodities denominadas em dólar e para o petróleo, em particular", disse Marshall Steeves, analista de mercados de energia da IHS Markit.

"Por um lado, os riscos de uma recuperação menos robusta da demanda, devido à pandemia do novo coronavírus, e as tensões políticas entre os EUA e a China estão pesando nos preços", disse Eugen Weinberg, analista do Commerzbank. "E, por outro lado, os preços estão encontrando apoio do dólar fraco e esperanças de mais estímulos fiscais nos EUA", completou.

Os preços também encontram apoio com os investidores monitorando possíveis interrupções na produção de petróleo e gás natural no Golfo do México depois que a tempestade Hanna, que atingiu a costa do sul do Texas, ter sido classificada como furacão no fim de semana.

O porto de Corpus Christi, no Texas, "parece ter sido amplamente poupado de danos extensos, mas, no entanto, podemos esperar alguma interrupção do comércio no curto prazo, embora isso pareça ter tido um impacto limitado nos preços do petróleo e dos produtos", escreveram analistas da JBC Energy, uma empresa de consultoria sediada em Viena.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 27/07/2020

DISCUSSÃO SOBRE COFINS DE PRODUTOS MONOFÁSICOS TEM DIVERGÊNCIA NO STJ

Como há divergência entre a 1ª e a 2ª Turmas, a 1ª Seção da Corte dará a palavra final

Por Adriana Aguiar — De São Paulo 27/07/2020 05h01 Atualizado



[https://s2.glbimg.com/iqj2lqfBe7twj_nWE1uNg5-CRn0=/0x0:1721x1170/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/e/o/9IriknTJKB3k8Mg_oDkfQ/foto27leg-201-stj-e1.jpg](https://s2.glbimg.com/iqj2lqfBe7twj_nWE1uNg5-CRn0=/0x0:1721x1170/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/e/o/9IriknTJKB3k8Mg_oDkfQ/foto27leg-201-stj-e1.jpg)

Douglas Campanini: decisão atende revendedores de automóveis, autopeças e medicamentos, por exemplo — Foto: Luis Ushirobira/Valor

A 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) deu uma nova decisão para autorizar uma empresa a usar o crédito de PIS e Cofins sobre produtos monofásicos comercializados com alíquota zero. Apesar do posicionamento favorável, o tema ainda deve ser definido na Corte. Isso porque a 2ª Turma tem sido unânime a favor da União. Como há divergência, a 1ª Seção dará a palavra final.

Os produtos chamados monofásicos têm a tributação concentrada no fabricante ou importador para a revenda, com uma alíquota majorada. O revendedor, que tem alíquota zero de PIS e Cofins, discute nesses processos se teria direito a créditos para abater de tributos federais.

A decisão atende principalmente os revendedores de automóveis, autopeças, medicamentos, produtos de higiene pessoal e cosméticos. Segundo Douglas Campanini, da Athros Auditoria e

Consultoria, o assunto interessa muito a este mercado. “Principalmente agora em momento de pandemia em que há uma grande movimentação no setor de medicamentos, por exemplo, com valores altos envolvidos”, diz.

O advogado Luís Augusto Gomes, do Viseu Advogados, destaca que o debate deve continuar sendo relevante mesmo que haja a unificação do PIS e Cofins, com a criação da chamada Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), em andamento no Congresso. “A depender do pedido formulado em processos do regime monofásico, eventuais indébitos tributários ainda poderão ser compensados com a nova CBS”, diz. A previsão está no artigo 121, inciso IV, do Projeto de Lei nº 3.887/2020, do ministro da Economia Paulo Guedes.

A discussão teve origem com as Leis nº 10.637/2002 e 10.833/2003, que tratam do sistema não cumulativo do PIS e da Cofins. Segundo as normas, não haveria direito ao crédito para os revendedores que estão sujeitos à alíquota zero.

Segundo a alegação dos contribuintes, porém, o artigo 17 da Lei nº 11.033/2004, que instituiu o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) teria revogado tacitamente essa proibição. Pelo dispositivo, “as vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota zero ou não incidência da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins não impedem a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações.”

O caso analisado pelo STJ é de uma revendedora de medicamentos que recorreu de decisão do Tribunal Regional Federal (TRF) da 4ª Região, localizado no Sul do país. O tribunal negou o pedido ao crédito por entender que nas operações beneficiadas com alíquota zero, não haveria direito a outro benefício fiscal em virtude do princípio da não cumulatividade.

A relatora no STJ, ministra Regina Helena Costa entendeu que a partir da vigência do artigo 17 da Lei 11.033/2004, os atacadistas ou varejistas de quaisquer produtos sujeitos à tributação monofásica fazem jus ao crédito relativo à aquisição dessas mercadorias. Para ela, os créditos são extensíveis às pessoas jurídicas, mesmo não vinculadas ao Reporto.

Ao dar provimento ao recurso especial, a ministra afirmou que é irrelevante o fato de os demais elos da cadeia produtiva estarem desobrigados do recolhimento, “à exceção do produtor ou importador responsáveis pelo recolhimento do tributo a uma alíquota maior, não constituindo óbice para que os contribuintes mantenham os créditos de todas as aquisições por eles efetuadas” (REsp 1861190).

Com a divergência entre as turmas, a 1ª Seção dará a palavra final ao julgar dois processos (EAREsp 1.109.354/SP e EREsp 1.768.224/RS), relatados pelo ministro Gurgel Faria. Os casos começaram a serem julgados com o voto do relator contrário ao contribuinte e estava previsto para ser retomado em maio, mas foi retirado da pauta.

Como os julgamentos da 2ª Turma têm sido unânimes para a União e na 1ª Turma os contribuintes têm quatro votos apenas, a tendência é que, se essa composição for mantida e não houver alteração de cenário até análise na Seção, os contribuintes percam a tese.

Procurada pelo Valor, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) informou por nota que aguarda julgamento da Seção, que já tem um voto favorável à União.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 27/07/2020*

CRISE DE IMAGEM NA AMAZÔNIA É DESAFIO PARA ‘VENDER’ FERROVIA

Governo faz ‘road show’ com gigantes do exterior em busca de aporte bilionário na Ferrogrão
Por Daniel Rittner — De Brasília 27/07/2020 05h01 Atualizado

Apesar da crise de imagem no exterior, provocada pela alta do desmatamento na Amazônia, o governo inicia nesta semana uma busca por grandes investidores na Ferrogrão, um de seus projetos mais ousados no portfólio de concessões em infraestrutura de transportes. A ferrovia,

com 933 quilômetros de extensão entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), será objeto de um “road show” virtual organizado pelo Ministério da Infraestrutura e pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) com grupos internacionais que atuam no setor, fundos, construtoras e potenciais financiadores.



[https://s2.glbimg.com/C8MlImkrABA6I_eJi_KL5d_Wympxg=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/d/y3hyCxSiWiEkeEdfLt9g/foto27bra-101-dfdaniel-a8.jpg](https://s2.glbimg.com/C8MlImkrABA6I_eJi_KL5d_Wympxg=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/a/d/y3hyCxSiWiEkeEdfLt9g/foto27bra-101-dfdaniel-a8.jpg)

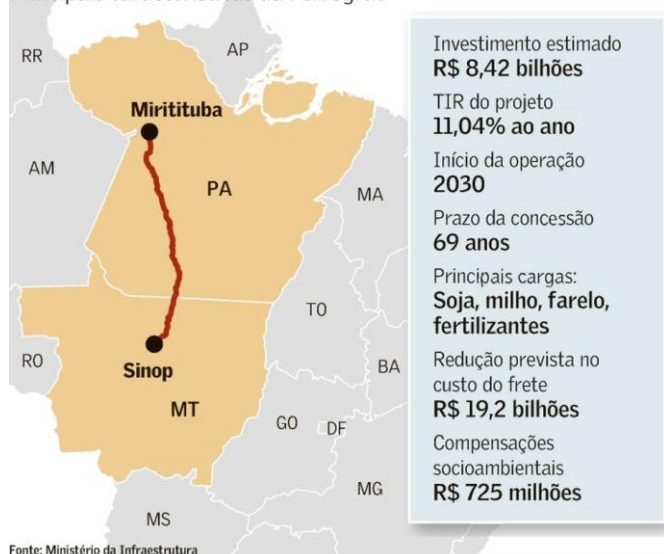
Natália Marcassa, do Ministério da Infraestrutura: ‘Agora é que vamos sentir mesmo o interesse do mercado’ — Foto: Divulgação

As conversas têm início na quinta-feira e vão até o dia 7 de agosto. Já foram confirmadas reuniões com representantes das multinacionais espanholas Sacyr e Acciona, da gigante japonesa Sumitomo, da China Communications Construction Company (CCCC) e da China Railway Construction Corporation (CRCC).

Estão na lista também grupos nacionais especializados em logística, como VLI, Ecorodovias e Hidrovias do Brasil. E instituições multilaterais que podem apoiar o projeto com financiamento - caso do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) e do Novo Banco de Desenvolvimento (NDB, na sigla em inglês), conhecido como o Banco do Brics.

Desafio na floresta

Principais características da Ferrogrão



[https://s2.glbimg.com/zr7YquAfjewB1HM_KwPfZpKbs=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/r/Z/LinmWkQvSsqyIXZQOwAAQ/arte27bra-102-dfdaniel-a8.jpg](https://s2.glbimg.com/zr7YquAfjewB1HM_KwPfZpKbs=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/r/Z/LinmWkQvSsqyIXZQOwAAQ/arte27bra-102-dfdaniel-a8.jpg)

Na sequência, no dia 10, o Itamaraty e o ministro Tarcísio Freitas vão conduzir uma rodada de discussões com o fundo soberano da Arábia Saudita. Em outubro do ano passado, durante visita ao país, o presidente Jair Bolsonaro recebeu do príncipe herdeiro Mohammed Bin Salman a promessa de investimentos de US\$ 10 bilhões do fundo no Brasil. Na ocasião, a Ferrogrão foi apontada como uma das grandes prioridades para futuros aportes sauditas.

A ferrovia tem custo estimado de R\$ 8,4 bilhões, concessão de 69 anos e seus estudos finais de viabilidade foram encaminhados ao Tribunal de Contas da União (TCU) neste mês. O governo tenta fazer o leilão em 2021, transformando-a na principal alternativa para o escoamento de grãos pelo chamado Arco Norte quando ela estiver funcionando - a previsão é no fim da década.

Há desafios, entretanto, no meio do caminho. As obras vão passar pelo Parque Nacional do Jamanxim, uma unidade de conservação gerida pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), e a linha férrea tem proximidade com duas terras indígenas. Tudo isso em um momento de desgaste do Brasil, por causa de suas políticas ambientais e indigenistas, perante a comunidade internacional.

Fontes do mercado ouvidas pelo Valor, que pediram para não ser identificadas, ressaltaram esse ponto como um fator de preocupação. Elas reconhecem a qualidade do projeto da Ferrogrão, mas têm receio de que a mensagem dada em seus países de origem e com seus “stakeholders” seja

de investimento na Amazônia exatamente quando o Brasil se vê diante de alta nos índices de desmatamento e queda das multas emitidas pelo Ibama.

A secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental do PPI, Rose Hofmann, argumenta que é preciso contrapor esse discurso com boas informações sobre o empreendimento. Ela já tem, na ponta da língua, elementos para convencer potenciais investidores e tranquilizar críticos ao projeto.

“Muita gente tem a falsa ideia de que a Ferrogrão vai rasgar a Amazônia. Vamos desenhar, literalmente, para mostrar que não é disso que se trata”, afirmou Hofmann ao Valor. A área desafetada (que deixa de ser unidade de conservação) do Parque do Jamanxim representaria 0,054% do total e as terras indígenas mais próximas (Praia do Mangue e Praia do Índio) estão, respectivamente, a quatro e a sete quilômetros de onde passará a ferrovia.

Nos cálculos do governo, a emissão de gases do efeito-estufa seria 50% menor do que com o escoamento feito apenas pela BR-163. Ela destaca ainda o plano de dezenas de travessias especialmente para a passagem de animais ao longo da ferrovia, minimizando o risco de atropelamentos. “A segunda maior causa da perda de fauna no planeta, logo depois da mudança dos habitats naturais, são rodovias”, afirma.

Existe ainda, segundo ela, a externalidade positiva de trocar a “espinha de peixe” pelo “efeito túnel”. A primeira analogia remete ao que normalmente ocorre com a proliferação de pequenas estradas legais ou ilegais, em linhas perpendiculares à rodovia principal, emulando o esqueleto de um peixe. Numa ferrovia, ao contrário, é como se fosse um túnel a atravessar áreas sensíveis - já que o trem não tem paradas intermediárias e não recolhe cargas no trajeto, diminuindo os incentivos à ocupação irregular.

Um dos trunfos do governo para seduzir os investidores é a taxa de retorno (TIR), estipulada em 11,04% ao ano, que ficou especialmente atrativa em tempos de taxas de juros abaixo da inflação em boa parte do mundo. “Agora é que vamos sentir mesmo o interesse do mercado. Estamos muito seguros com a qualidade do projeto”, diz a secretária de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, Natália Marcassa.

Ela lembra que, pela primeira vez, um projeto de concessão terá a chamada “cláusula de eficácia”. Isso significa que o contrato começará a valer somente quando houver licença ambiental prévia emitida pelo Ibama, projeto executivo de engenharia aprovado e financiamento inteiramente equacionado - uma forma de reduzir o risco de desequilíbrio econômico.

Os estudos de impacto ambiental (EIA-Rima), que vão incluir um componente indígena, estão em andamento e devem ser remetidos para análise do Ibama no fim do ano. Marcassa enfatiza também a possibilidade de certificação de “títulos verdes” pela futura concessionária, o que permitiria a captação de recursos.

No ano passado, o ministério fez uma parceria com a Climate Bond Initiative (CBI), organização britânica especializada em selos verdes para projetos sustentáveis. “A Ferrogrão não só vai cumprir toda a legislação como irá muito além do mínimo requerido em termos de fauna, flora e direitos humanos”, acrescenta Hofmann.

Segundo ela, que já foi diretora de licenciamento do Ibama, o valor previsto em compensações socioambientais é elevado - estimado em cerca de R\$ 750 milhões - e pode ser aplicado no aumento da fiscalização das unidades de conservação e desenvolvimento do turismo sustentável no próprio Parque do Jamanxim, entre outras atividades.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 27/07/2020

EUA E CHINA ESCALAM CRISE, MAS RISCO DE GUERRA É BAIXO

Analistas de ambos os lados tendem a concordar que um conflito militar não interessa hoje aos países

Por Igor Gielow (Folhapress), Valor — São Paulo 26/07/2020 15h18 Atualizado

O acirramento da disputa entre Estados Unidos e China tem levado a um questionamento crescente, nos meios políticos e acadêmicos no mundo todo: isso vai acabar em guerra?

Não existe consenso quando processos geopolíticos são confrontados com a rapidez inaudita do nosso tempo. Grosso modo, analistas de ambos os lados tendem a concordar que um conflito militar não interessa hoje aos países, mas que algo pode dar errado se as frentes de atrito que se multiplicam gerarem alguma faísca incontrolável.

Algumas premissas estão colocadas. A China é a principal potência emergente e os Estados Unidos, a estabelecida como dona da ordem mundial no pós-Guerra Fria. A partir daí, um projeto idealizado pelo historiador Graham Allison na Universidade Harvard tem sido usado como base para muitas das discussões sobre a Guerra Fria 2.0 em curso no mundo.

Trata-se do Projeto Armadilha de Tucídides. Tirando seu nome do famoso cronista grego da Guerra do Peloponeso (século 5º a.C.), ele examina conflitos ao longo da história envolvendo um novo poder que desafia outro dominante.

No Peloponeso, Tucídides atribuiu a guerra ao temor de Esparta ante a ascensão de Atenas, que se espalhou por um século em vários campos.

Os 16 primeiros embates analisados viraram um livro de Allison, "Destinados à Guerra" (2017), que discute o risco apontado pelo autor de Pequim e Washington irem às vias de fato. Em 12 dos exemplos, houve guerra.

Allison foi criticado por simplificar as coisas, mas o caso apresentado é convincente. Um colega de Harvard, o notório cientista político Joseph Nye, considera que a China mais corre um risco de outra natureza: o de repetir os EUA dos anos 1920 e 1930.

Ali, tendo suplantado o Reino Unido como potência dominante, no caso sem conflito, Washington falhou como provedora mundial de bens comuns para as nações. Ou seja, um sistema financeiro internacional estável, livre comércio, mecanismos de resolução de conflito azeitados. O resultado foi a Grande Recessão, uma das mães da Segunda Guerra Mundial.

Todos esses casos são ocidentais em essência, pois o trabalho de Allison se concentra nos últimos 500 anos. Isso pode gerar distorções. O Ocidente, argumentam chineses e sinófilos, vê uma China buscando hegemonia a seu estilo. Isso pode estar errado, dada a milenar tradição chinesa de governança.

Por ela, Estados a seu redor são tributários de seu poder, mas o imperador raramente se envolvia em assuntos internos. Com efeito, todo o discurso hoje de Xi Jinping é em favor do multilateralismo. "Nos últimos 30 anos, a China evoluiu de beneficiária para advogada e defensora da globalização", escreveu Zhao Moran, do Centro Chinês para Intercâmbio Econômico Internacional, de Pequim.

Os EUA duvidam disso, como deixou claro o secretário de Estado, Mike Pompeo, em discurso na quinta-feira que evocou clichês da versão original da Guerra Fria entre americanos e soviéticos. Isso atende a interesses eleitorais mais imediatos de Donald Trump, assim como a escaramuça diplomática envolvendo fechamento de consulados, mas ecoa uma rivalidade geoestratégica colocada.

Tanto é assim que o termo cunhado por Allison em um artigo para o jornal britânico Financial Times foi incorporado até por Xi. Ele disse, em 2017, que EUA e China deveriam evitar a tal armadilha.

Trump elegeu-se com uma plataforma populista que igualava a China a uma ladra de empregos americanos. Empreendeu então uma guerra tarifária, ora paralisada numa trégua, mas a coisa mudou de figura neste ano. Não é culpa exclusiva dos excessos do trumpismo.

A Iniciativa Cinturão e Rota, projeto de infraestrutura global da China, abrange 138 países e é chamada de "armadilha de dinheiro" por militares americanos. No aeroporto da turística Luang Prabang (Laos), até os cartões de embarque propagandeiam o projeto.

A ideia de colegiado a liderar a ditadura de forma impessoal, herança dos anos de Deng Xiaoping na China, foi sepultada de vez por Xi em 2018. Entronizou sua doutrina na Constituição, asseverou poder interno e decidiu coibir dissenso. O resultado é a obscura campanha contra muçulmanos em Xinjiang e a muito pública repressão aos atos pró-democracia em Hong Kong.

No último caso, Trump já em 2019 valeu-se da causa local para promover a sua. A polêmica lei de segurança nacional chinesa mira tanto Hong Kong quanto Washington. Uma frente central é tecnológica. Trump quer barrar o avanço da líder do mercado de infraestrutura de redes 5G, a chinesa Huawei. Acusando-a em resumo de instalar grampos no Ocidente, o americano já conseguiu reverter posições favoráveis à empresa. O Brasil está na mira.

Por fim, a pandemia do novo coronavírus, que surgiu na China, virou palco do embate.

O barulho político vem crescendo nas últimas semanas, com a inserção de questões militares mais sérias: desde 2014 Pequim militariza o mar do Sul da China, garantindo na prática a soberania que clama sobre 85% da região.

Os EUA estrilaram, mandaram bombardeiros e porta-aviões para lá, e é aí que a teoria de Allison enfrenta a realidade. O americano sugere que a contenção da China se dará por meios da antiga Guerra Fria: o medo de um conflito nuclear e concessões.

No primeiro item, é questionável se Washington e Pequim evitariam um conflito regional. Ao contrário da Rússia, uma guerra não teria a escalada quase inevitável ao Apocalipse no caso chinês atual.

Pequim tem 320 ogivas, ante 1.750 dos americanos. Nem a China pode fazer frente aos EUA, nem Washington teria interesse em vaporizar a maior população do planeta. Há quem aponte dissuasão na aliança militar sino-russa, mas ela também é limitada por rivalidades históricas.

No segundo ponto, Allison crê que os EUA podem entregar a proteção que dão a Taiwan, permitindo a absorção da ilha pelos chineses, em troca de mares livres na região. Isso parece datado, dada a expansão chinesa e o aumento crescente de suas capacidade militares convencionais.

Essa leitura sofre dupla contestação por um dos expoentes da geopolítica, o americano George Friedman, da consultoria Geopolitical Futures.

Ele sustenta que o nó interno chinês é tão grande, por sua enorme energia produtiva voltada à exportação, que os EUA só precisam manter as capacidades atuais de negação de rotas marítimas a Pequim para manter o status quo.

Além disso, comparativamente, o poderio militar e econômico americano é tão superior que as ambições chinesas são mais limitadas do que parecem no horizonte visível.

De fato, o PIB de Pequim é de US\$ 14 trilhões, ante US\$ 22 trilhões dos EUA, antes da pandemia. Já Washington gasta três vezes mais do que os chineses com a área militar, o tal bem comum que falhou em entregar nos anos 1930.

Além disso, há a enorme interdependência econômica entre os países, que têm quase meio trilhão de dólares investidos entre si. Os Estados Unidos compram cerca de 5% da produção de Pequim, e a China é o país que mais detém dívida americana: 5% dos US\$ 23 trilhões em títulos do Tesouro.

O que, obviamente, não significa que ambos os países não possam rumar a um choque maior. O status de Taiwan permanece num limbo porque nem a China quer invadi-la, nem os Estados Unidos querem ir à guerra prometida se isso acontecer.

Mas no mar do Sul da China, o risco de acidentes é grande. Um caça chinês já colidiu com um avião espião americano em 2001, e em 2018 um navio de guerra dos EUA quase foi afundado num choque com outro de Pequim naquelas disputadas águas.

Estratégia à parte, guerras muitas vezes começam por erros táticos ou incidentes pequenos em um ambiente de alta volatilidade. "A questão é que é impossível controlar uma guerra depois que ela começa", escreveu Hu Bo, diretor do Centro de Estudos de Estratégias Marítimas da Universidade de Pequim.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 27/07/2020

ESTAMOS EM TRAJETÓRIA DE RECUPERAÇÃO, DIZ PRESIDENTE DA AÇO BRASIL

Em junho, já houve melhora em relação a maio, com crescimento de 29,6% das vendas internas (1,55 milhão de toneladas), aponta dados do instituto

Por Rodrigo Polito, Valor — Rio



[https://s2.glbimg.com/rRiT5gn7otXjMHLwhXOdQ7C9KQ=/0x0:5760x3840/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/p/o/hAoHrQTYsqq2AxgOr1jA/ap-18081433778222.jpg](https://s2.glbimg.com/rRiT5gn7otXjMHLwhXOdQ7C9KQ=/0x0:5760x3840/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/p/o/hAoHrQTYsqq2AxgOr1jA/ap-18081433778222.jpg)

Foto : Markus Schreiber / Associated Press

Após atingir o “fundo do poço” em abril, a indústria siderúrgica brasileira está em trajetória de recuperação, afirmou nesta segunda-feira (27) o presidente executivo do Instituto Aço Brasil, Marco Polo de Mello Lopes. Segundo ele, os indicadores do setor

em junho apresentaram um cenário melhor em relação ao mês anterior.

De acordo com dados do instituto, a produção de aço bruto no primeiro semestre do ano alcançou 14,2 milhões de toneladas, com queda de 17,9% em relação à primeira metade do ano passado. Na mesma comparação, as vendas internas recuaram 10,5%, para 8,3 milhões de toneladas, e o consumo aparente também caiu 10,5%, totalizando 9,3 milhões de toneladas.

Em junho, já houve expressiva melhora em relação a maio, com crescimento de 29,6% das vendas internas (1,55 milhão de toneladas), e de 29,4% do consumo aparente (1,741 milhão de toneladas). A produção de aço bruto, no entanto, recuou 5%, na mesma comparação, para 2,078 milhões de toneladas.

Pior já passou

Segundo Lopes, o aumento das vendas em junho ocorreu sobre a base deprimida de maio. “O pior já passou. Estamos em uma trajetória de retomada, o que é bom para o setor, bom para o país e bom para a indústria de transformação. Mas não é o suficiente”, disse ele, destacando que a taxa de ociosidade das siderúrgicas brasileiras está em 51,5%. “Nosso grande dilema, agora, é aumentar o grau de utilização da capacidade”, completou.

Outro indicativo de retomada no setor foi que dos 13 altos fornos que foram paralisados durante o pior momento da crise, três já voltaram a operar. Segundo Lopes, as unidades que retornaram pertencem à Sinobrás, Gerdau e ArcelorMittal Tubarão.

Projeção

A retomada da trajetória positiva, porém, não será suficiente para evitar a consolidação de números negativos no fim do ano. A previsão do Instituto Aço Brasil é de uma queda de 13,4% da produção de aço bruto neste ano, em relação a 2019, para 28,2 milhões de toneladas. Na mesma comparação, a instituição estima uma queda de 12,1% das vendas internas, para 16,5 milhões de toneladas, e de 14,4% do consumo aparente, totalizando 17,9 milhões de toneladas.

Reforma tributária

O instituto enxerga um clima favorável entre Executivo e Legislativo para a discussão e aprovação da reforma tributária, afirmou Lopes. “A proposta do governo é convergente com os chassis das propostas que estão no Congresso”, disse o executivo, em entrevista coletiva realizada pela internet.

Segundo o presidente executivo do Instituto Aço Brasil, a Câmara dos Deputados está “completamente comprometida” com a questão da reforma tributária. “O Rodrigo Maia [presidente da Câmara] respira reforma tributária”, disse.

Já o Senado, na visão do executivo, ainda vai ter de passar por um processo de “acultramento” e de maior conhecimento das propostas.

O executivo destacou ainda que a reforma tributária é a mais importante dentro da agenda de reformas do governo Bolsonaro. “A prioridade absoluta está vinculada à retomada do crescimento do país. E essa retomada só pode acontecer se for feito o dever de casa”, completou Lopes.

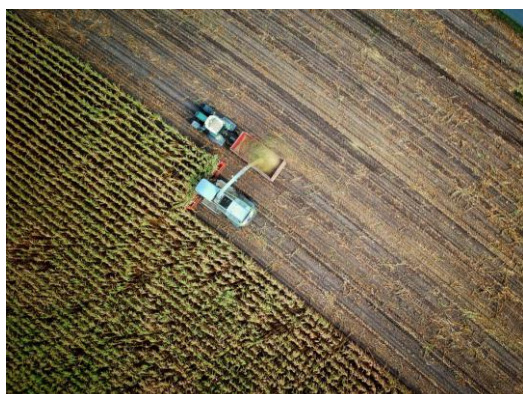
Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 27/07/2020

ACORDO ENTRE MERCOSUL E CANADÁ PODE ELEVAR EM US\$ 7,8 BI EXPORTAÇÕES DO AGRONEGÓCIO DO BRASIL, DIZ CNA

Carnes, cereais, farinhas, frutas e complexo soja são os setores do agro que têm mais potencial de serem beneficiados, estima Confederação

Por Fernanda Pressinott, Valor — São Paulo



[https://s2.glbimg.com/XzMprF0diZCEaXOrdSkWfXl5MGE=/0x0:3600x2700/924x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_f035dd6fd91c438fa04ab718d608bbaa/internal_photos/bs/2019/o/A/d78vuERZWxxx620o8Xvg/no-one-cares-l-5mjnbrmrs-unsplash.jpg](https://s2.glbimg.com/XzMprF0diZCEaXOrdSkWfXl5MGE=/0x0:3600x2700/924x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_f035dd6fd91c438fa04ab718d608bbaa/internal_photos/bs/2019/o/A/d78vuERZWxxx620o8Xvg/no-one-cares-l-5mjnbrmrs-unsplash.jpg)

Acordo Mercosul-Canadá pode elevar exportações do agronegócio em US\$ 7,8 bi, estima CNA

Foto : Unsplash

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) estima que a assinatura de um acordo de livre comércio entre o Mercosul e o Canadá tem potencial para aumentar em US\$ 7,8 bilhões a receita das

exportações brasileiras de produtos agropecuários.

O lançamento oficial do estudo será no dia 29 de julho, durante um webinar sobre o andamento das negociações, com a participação de representantes dos ministérios da Agricultura e das Relações Exteriores.

Os resultados do trabalho mostram a relevância do acordo para o setor, e vão subsidiar negociadores brasileiros com dados técnicos que ajudarão na tomada de decisões e na definição de posicionamento do país, diz a CNA, em nota.

“Carnes, cereais, farinhas e preparações, frutas e complexo soja são os setores do agro que têm mais potencial de serem beneficiados com o acordo. No caso das carnes, o aumento da receita pode chegar a US\$ 1,4 bilhão por ano.”

“Os cortes nobres e de melhor qualidade tendem a ter melhor competitividade no mercado canadense. Animais criados a pasto, menor percentual de gordura e sustentabilidade ambiental chamam a atenção do consumidor médio”, diz o estudo.

O segmento de cereais, farinhas e preparações pode ter alta de US\$ 771,9 milhões nas vendas ao Canadá, sendo o milho o produto com maior capacidade de aumento de receita (US\$ 324,0 milhões) e o arroz com grande potencial explorável no curto prazo, pois já possui alíquota de importação zerada naquele país, afirma o texto da CNA.

Para o setor de frutas, a oportunidade de comércio é de US\$ 751,7 milhões. De acordo com o documento, apesar das alíquotas já zeradas, o Brasil ainda é pouco expressivo no abastecimento do mercado canadense para frutas tropicais, como melões (1,7% do mercado), goiabas e mangas (8,1%), limões e limas (1,4%).

Já para o complexo soja (grão e farelo), a estimativa é de aumento de US\$ 703,9 milhões, apesar da concorrência com os Estados Unidos. “A proximidade geográfica entre os dois países norteamericanos implica custos menores de logística e de transporte”.

Com relação às tarifas, o mercado canadense tende a negociar a eliminação de boa parte delas já no ano seguinte à entrada em vigor dos acordos, o que pode beneficiar os produtores brasileiros em um curto prazo.

“Em média, cerca de 89% das linhas tarifárias do setor foram eliminadas no primeiro ano de vigência dos acordos analisados com o Canadá. A redução das tarifas médias em pontos percentuais pode chegar até 8,11 p.p. no caso dos cereais. Para hortaliças e carnes, a redução chega a 5,88 p.p. e 5,35 p.p., respectivamente”.

“O estudo releva que, de forma generalizada, as tarifas não são altas para os países do Mercosul. Muitos produtos do agro brasileiro já entram nesse mercado livres da incidência de tarifa de importação. Contudo, a Confederação alerta os negociadores para a importância da melhoria das condições de acesso e às medidas não-tarifárias.”

A análise da CNA conclui que além de gerar impactos positivos nas exportações brasileiras, o acordo Mercosul-Canadá pode expandir as fronteiras comerciais do bloco sul-americano com mercados importadores de alimentos, bebidas e bens agropecuários.

“As negociações com o Canadá poderão abrir portas para acordos com outros países, estratégia fundamental para consolidar o agronegócio brasileiro nas principais cadeias globais de alimentos e bebidas”, diz a entidade.

Em 2019, o comércio de produtos agropecuários com o Canadá registrou movimentação de US\$ 628,7 milhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 27/07/2020



AGÊNCIA BRASIL - DF

CONFIANÇA DO COMÉRCIO SOBE 1,7 PONTO EM JULHO

É a terceira alta consecutiva do indicador

Por Vitor Abdala - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

O Índice de Confiança do Comércio, medido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), cresceu 1,7 ponto de junho para julho deste ano. Essa foi a terceira alta consecutiva do indicador. Com o resultado, a confiança do empresário do comércio brasileiro passou para 86,1 pontos, em uma escala de 0 a 200.

No mês, a confiança subiu em três dos seis principais segmentos do comércio pesquisados pela FGV.

O Índice de Situação Atual, que mede a confiança no momento presente, avançou 6,4 pontos, para 88,4 pontos, e recuperou 83% do que foi perdido desde o início da pandemia de covid-19. O Índice de Expectativas, que mede a confiança no futuro, caiu 3 pontos, para 84,5 pontos, e está 22,5 pontos abaixo do patamar de fevereiro, antes da pandemia.

“A confiança do comércio mantém a trajetória de recuperação em julho, porém em ritmo menos intenso. Ainda é preciso cautela na interpretação do resultado, considerando que houve recuperação de apenas 65% do que foi perdido no início da pandemia. Para os próximos meses, persiste o cenário de elevada incerteza e de fragilidade no mercado de trabalho, sugerindo dificuldades na recuperação total do setor”, afirma o pesquisador da FGV Rodolpho Tobler.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 27/07/2020

MINISTÉRIO ALTERA REGRAS DE MOVIMENTAÇÃO DE SERVIDORES FEDERAIS

Portaria com novas regras entra em vigor em agosto

Por Kelly Oliveira – Repórter da Agência Brasil - Brasília



https://imagens.ebc.com.br/XDWwl8iPBYdCQzG966E7kv8LpLA=/1170x700/smart/https://agenciabrasil.ebc.com.br/sites/default/files/tumbnails/image/brasil_60_anos_esplanada_dos_ministerios_0420202390_2.jpg?itok=u1LaYpYV

incluídas as empresas públicas e sociedades de economia mista. A Portaria nº 282, publicada na última sexta-feira (24), define as regras.

De acordo com as novas regras, haverá duas modalidades de movimentação: indicação consensual e processo seletivo. Na indicação consensual, os órgãos e entidades interessados são parceiros na movimentação do servidor. Eles acertam os termos e prazos e, após a concordância do servidor, o pedido é feito pelo dirigente da área de gestão de pessoas. Depois de analisar se os requisitos básicos foram preenchidos, cabe ao Ministério da Economia autorizar a movimentação

Segundo a Secretaria de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, na modalidade de processo seletivo, o órgão interessado seleciona candidatos com base “no perfil, no mérito, na transparência e na isonomia”. Após a seleção, o órgão pede ao Ministério da Economia a movimentação do servidor selecionado. Se os critérios e requisitos da portaria forem atendidos, o órgão de origem deverá liberar o servidor em até 30 dias.

Será criado um Comitê de Movimentação composto por autoridades do Ministério da Economia. Se a liberação do servidor não ocorrer no prazo de 30 dias, caberá ao comitê, nos casos de processo seletivo, definir o prazo máximo – até o limite de quatro meses - para que a movimentação efetivamente ocorra.

Para que a movimentação ocorra é preciso que sejam atendidos alguns requisitos, entre eles, a demonstração da relevância da atividade que será desempenhada pelo servidor; a compatibilidade da atividade com atribuições do cargo do servidor e o compromisso de que não haverá desvio de função.

De acordo com a Secretaria de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, o objetivo é aperfeiçoar o processo de movimentação de pessoal aproveitando melhor a força de trabalho da administração pública federal.

O governo quer, também, equilibrar as movimentações para que elas sejam proporcionais ao quantitativo de servidores dos órgãos. O objetivo é que o número de servidores recebidos seja proporcional ao número dos que saem do órgão. Essa regra pode ser flexibilizada pelo Comitê de Movimentação, no caso de situações emergenciais e de necessidade do serviço público.

Centralização

As solicitações de movimentação passarão a ser centralizadas nas Coordenações de Gestão de Pessoas dos órgãos da Administração Pública Federal. No modelo anterior, elas eram feitas por qualquer unidade de gestão dos órgãos e entidades. Essa medida reduzirá de 2 mil para 240 as unidades solicitantes.

A portaria atual substitui a Portaria 193, de 3 de julho de 2018, que permitiu a movimentação de 2.202 servidores e empregados públicos federais até o momento. Neste ano foram movimentadas 728 pessoas para órgãos com carência de mão de obra.

A Portaria nº 282, de 24 de julho de 2020, entra em vigor no dia 3 de agosto deste ano.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data : 27/07/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DOCAS DO RIO IMPLANTA SISTEMA ELETRÔNICO DE INFORMAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/07/2020 - 19:10



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200615-porto-do-rio.jpg>

Autoridade Portuária passa a utilizar plataforma digital do MInfra para tramitação eletrônica de documentos

A partir desta segunda-feira (27), a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, passa a utilizar o Sistema Eletrônico de Informação – SEI Multiórgãos, plataforma digital do Ministério da

Infraestrutura (MInfra). Os empregados da companhia estão sendo capacitados em um curso da Escola Nacional de Administração Pública (Enap), por meio da Escola Virtual. Também receberão todo apoio interno para conhecerem as funcionalidades do sistema e aprenderem a utilizar a ferramenta, usufruindo dos seus benefícios no dia a dia de trabalho.

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

O processo de migração da documentação digital do sistema SIED, antes utilizado pela companhia, para o SEI Multiórgãos, está acontecendo de forma gradual. Após a realização dos testes de acesso e homologações técnicas e documentais, que teve o apoio do Ministério da Infraestrutura (MInfra) para que se pudesse fazer os ajustes necessários, os documentos passarão a ser criados dentro do ambiente do SEI.

Segundo o diretor de Relações com o Mercado e Planejamento, Jean Paulo de Castro Silva, o fato de a empresa já contar com 100% de sua tramitação documental de forma digital no antigo sistema, facilitou o processo. “Conseguimos lograr êxito nessa etapa, que possibilitou a continuidade do trâmite dos processos com o teletrabalho. Com isso, já internalizamos a lógica da documentação digital e a migração para o SEI não terá os mesmos problemas de mudança na cultura do físico para o digital, que ocorreram com a implantação do SIED”, explicou.

O MInfra iniciou a inclusão das empresas vinculadas à base única Multiórgãos do SEI em abril. A decisão, alinhada aos objetivos estratégicos da pasta, tem finalidade de identificar e integrar os fluxos de informação de forma eficiente e em ambiente tecnológico adequado.

Saiba mais sobre o SEI

O SEI é um sistema cedido gratuitamente para instituições públicas, que permite realizar a gestão de documentos e de processos eletrônicos em ambiente virtual, com funcionalidades adequadas ao Processo Eletrônico Nacional (PEN) e a outras demandas da administração pública. A parceria entre instituições engajadas e o trabalho de um quadro técnico interdisciplinar permitem a atualização contínua do sistema, integrando funções mais dinâmicas e oferecendo as garantias necessárias de rastreabilidade, autenticidade e confiabilidade da informação gerada e tramitada no SEI.

A adesão ao SEI traz outros benefícios, como a redução de custos financeiros e operacionais — já que interfere nos gastos com papel, impressão e transporte — além de proporcionar maior transparência e agilidade nos trâmites processuais. Por meio do SEI Multiórgãos, a tramitação dos processos acontece de forma direta, imediata e segura. A ferramenta permite o compartilhamento dos processos na íntegra, sem a necessidade de outros mecanismos de envio ou entrega, resultando em mais segurança no registro das informações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2020

PETROBRAS INICIA CONTRATAÇÃO DE TRÊS FPSO PARA O CAMPO DE BÚZIOS

Da Redação OFFSHORE 26/07/2020 - 19:05



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181124-plataforma-p-57-epi-1.jpg>

A diretoria executiva da Petrobras aprovou, na quinta-feira (23), o início dos processos de contratação de três novas plataformas do tipo FPSO para o campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. FPSO é a sigla em inglês para a unidade que produz, armazena e transfere petróleo e gás.

As três novas unidades serão as primeiras contratadas após a aquisição dos volumes excedentes da cessão onerosa do campo de Búzios, em novembro de 2019, em parceria com as companhias chinesas CNOOC Petroleum Brasil Ltda. (CNOOC) e a CNODC Brasil Petróleo e Gás Ltda. (CNODC). A aquisição desses volumes adicionais, para os quais a Petrobras pagou R\$ 61,4 bilhões como bônus de assinatura, é resultado da gestão ativa de portfólio realizada pela companhia. A venda de ativos que trazem menor retorno financeiro e que não fazem parte do negócio principal da empresa disponibiliza recursos para investimentos em projetos mais promissores e de maior retorno, como é o caso do campo de Búzios.

As novas plataformas fazem parte do Plano de Desenvolvimento do ativo, que prevê um total de 12 unidades instaladas até o final da década. Ao término da fase de desenvolvimento, é esperado que o campo de Búzios produza mais de 2 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed), tornando-se o maior ativo da Petrobras, com maior produção.

Atualmente, há quatro unidades em operação em Búzios, que respondem por mais de 20% da produção total da Petrobras e mais de 30% da produção dos campos do pré-sal. Em 13 de julho, essas plataformas atingiram os recordes de produção do campo, de 674 mil barris de óleo por dia (bpd) e 844 mil barris de óleo equivalente por dia (boed).

Uma quinta plataforma, com capacidade de produção de 150 mil bpd de petróleo, está em construção. Nomeado FPSO Almirante Barroso, tem início de produção previsto para o segundo semestre de 2022.

Novas unidades

A primeira das três novas unidades a iniciar operação será o FPSO Almirante Tamandaré, o sexto sistema de produção do campo, com entrada em produção prevista para o segundo semestre de 2024. O FPSO será afretado e terá capacidade de processamento diário de 225 mil barris de óleo e 12 milhões de m³ de gás. Será a maior unidade de produção de petróleo a operar no litoral brasileiro e uma das maiores do mundo.

As outras duas unidades serão contratadas na modalidade EPC (sigla em inglês para a contratação de engenharia, suprimento e construção) e terão capacidade para processar diariamente 180 mil barris de óleo e 7,2 milhões de m³ de gás, cada uma. A previsão é de que essas plataformas entrem em operação em 2025. Nomeadas P-78 e P-79, essas unidades são resultado da estratégia da Petrobras de desenvolver novos projetos de plataformas próprias, incorporando as lições aprendidas nos FPSOs já instalados no pré-sal, incluindo aspectos de contratação e construção.

Chamado de Projeto Referência, os estudos realizados pela companhia consolidaram esse aprendizado em um projeto de FPSO para contratações futuras, que incorpora padronização adicional de especificações e aprimoramentos no modelo de abordagem ao mercado, como a redução de interfaces, com a contratação de um único fornecedor na modalidade EPC, responsável por todas as etapas do projeto; pré-qualificação de fornecedores; alinhamento de interesses no contrato e melhor detalhamento do projeto básico.

Há, ainda, incorporações tecnológicas em áreas como reservatórios, poços e sistema submarino, com foco em aumento do fator de recuperação, maiores vazões, redução de custo, segurança e eficiência.

Além das plataformas, a Petrobras também irá ao mercado para contratar árvores de natal molhadas (ANMs) - que são equipamentos submarinos necessários para controle do fluxo dos fluidos produzidos ou injetados nos poços -, sondas, serviços de poços e sistema submarino de coleta e exportação.

A expectativa é de que as contratações dos FPSOs e das ANMs sejam concluídas e os contratos assinados em 2021. As demais contratações serão realizadas nos próximos 18 meses.

Todas as contratações atenderão aos níveis de conteúdo local exigidos para o campo de Búzios.

Campo gigante

Búzios, o maior campo de petróleo em águas profundas do mundo, é um ativo de classe mundial, com petróleo de ótima qualidade, reservas substanciais, baixo risco e baixo custo de extração. Situa-se a 180 km da costa brasileira e a mais de 5.000 metros de profundidade. Possui área de 850 km², com espessuras de reservatórios de até 480 metros e excelente qualidade da rocha

reservatório. Os mais de 45 poços perfurados até o momento confirmam a excelente qualidade do reservatório.

As características de permeabilidade e porosidade do reservatório, associadas a grandes espessuras de coluna de óleo, permitem que cada poço de Búzios produza, em média, mais de 50 mil barris de óleo por dia. Atualmente, o campo possui os seis poços com maior produção de petróleo do país. A alta produtividade do campo justifica a instalação de FPSOs de maior porte.

O desenvolvimento de Búzios está alinhado ao posicionamento estratégico da Petrobras, que foca em ativos de E&P de classe mundial, especialmente no pré-sal, nos quais a companhia tem vantagem competitiva, com conhecimento técnico e experiência, e obtém mais retorno para os investimentos. Búzios é o melhor e mais promissor ativo da Petrobras.

O conjunto de inovações desenvolvidas pela Petrobras para viabilizar a produção de Búzios levou a companhia a vencer pela quarta vez o principal prêmio da indústria de óleo e gás, o Distinguished Achievement Award for Companies, concedido pela Offshore Technology Conference (OTC), em fevereiro de 2020.

Em março de 2020, a Petrobras assinou o contrato de partilha de produção, tendo a CNOOC e a CNODC como parceiras, e a Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA) como gestora. As partes vêm discutindo a estratégia global de desenvolvimento do campo e as demais questões relacionadas ao acordo de coparticipação, cuja vigência está prevista para iniciar em 2021 e que regulará a coexistência dos contratos de cessão onerosa e de partilha de produção.

A Petrobras foi a companhia de petróleo e gás natural do Ocidente que mais investiu em 2019, tendo aplicado US\$ 27 bilhões em seus projetos. Mais da metade desse valor foi destinado à aquisição dos direitos de exploração e produção do campo de Búzios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2020

PORTO DE SUAPE RECEBE NAVIO DE 330 METROS PELA PRIMEIRA VEZ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/07/2020 - 19:02



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200726-navio-porta-conteiner-msc.jpg>

Ao longo dos últimos anos, os navios empregados pelas companhias de navegação evoluíram em capacidade e tecnologia, podendo transportar mais produtos com redução de custos. Um tipo de embarcação de grande porte é o navio porta-contêiner da classe Sammax (a maior disponível na América do Sul), que pode chegar a medir 336 metros de comprimento, 48 metros de largura e 15,2 de calado máximo. Foi um navio dessa

classe que o Porto de Suape recebeu na quinta-feira (23), pela primeira vez. E desatracou na manhã da sexta (24).

A embarcação "MSC Nitya B" pertencente à companhia MSC - Mediterranean Shipping Company, atracou no cais 2 para o desembarque de 233 contêineres e embarque de 55, num total de 288 movimentados. O navio veio do Porto de Valência (Espanha) e deixou Suape com destino ao Porto de Salvador (Bahia). A embarcação possui 330 metros de comprimento (LOA), capacidade para transportar 12 mil TEUs e 15,2 metros de calado máximo.

Anteriormente, o maior porta-contêiner que havia atracado no porto pernambucano tinha 305 metros de comprimento e 48,2 metros de largura. No ano passado, a Portaria Suape 136/2019 estabeleceu parâmetros operacionais e de manobra de navios para que Suape pudesse receber embarcações com até 336,99 metros de comprimento total e 48,99 metros de largura máxima

(boca máxima). A viabilidade para receber a classe Sammax foi comprovada através de estudo da Universidade de São Paulo (USP), contratado no início do ano passado.

Para realizar manobras de entrada e atracação ou saída e desatracação, é necessário o emprego de alguns requisitos, como atuação de pelo menos dois práticos a bordo e as manobras devem ocorrer somente com luz natural. Além disso, deve-se utilizar o mínimo de três rebocadores. Uma vez atracado, o navio pode operar em qualquer horário, já que o Porto de Suape funciona durante 24 horas. “Suape é um porto de classe mundial, tem águas profundas, localização estratégica e profissionais capacitados para garantir uma atracação segura, estamos preparados para as grandes embarcações”, salienta o diretor de gestão portuária, Paulo Coimbra.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2020

CRESCER EXPECTATIVA SOBRE MERCADO DE GÁS ENTRE ESTALEIROS E EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO

Por Dérika Virgíno INDÚSTRIA NAVAL 26/07/2020 - 18:00



https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170508-gaseiro-lucio_costa.jpg

Arquivo

Mas a projeção é que este mercado comece a se consolidar no país a partir de três ou quatro anos.

A ampliação da matriz energética no país tem gerado expectativa no setor naval, sobretudo para o mercado de gás. Estaleiros estão sendo consultados sobre a construção de navios e comboios gaseiros, e armadores já planejam atender a demanda para o transporte de gás natural liquefeito (GNL), em especial na região

Norte do país. Mas a projeção é de que apenas em três ou quatro anos o mercado de gás comece demandar negócios mais consistentes para o setor.

O Estaleiro Beconal Bertolini Construções, antes da pandemia do novo coronavírus, recebeu várias consultas para embarcações voltadas para o setor de gás, porém, nada de concreto “somente muita expectativa”, disse o diretor industrial da empresa, Flávio Silveira. Segundo ele, informações levam a crer que esse mercado irá gerar demanda, mas não para agora.

O diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari, Fabio Vasconcellos, afirmou que ainda não há uma estimativa de demanda para este segmento específico, mas vem acompanhando os projetos em andamento. Ele acredita que haverá demanda para comboios gaseiros, seja em tanques específicos, seja em “gasteineres” (contêineres próprios para o transporte de gás). “Sem dúvida este é um setor cuja expectativa de crescimento e de demanda é grande e o mercado de construção naval fluvial está atento”, disse.

Ele explicou que a mão de obra para embarcações voltadas para o segmento é basicamente a mesma utilizada nos comboios fluviais regulares. Entretanto, ele destacou que deverá ter especificações diferentes para o tipo preferido de transporte de gás de cada operador. Ele disse ainda que algumas tecnologias para o transporte de gás não estão inteiramente disponíveis no Brasil e que alguns equipamentos deverão ser importados.

Silveira, da Beconal Bertolini avalia que para o atendimento dessa demanda haverá algumas necessidades especiais, como a busca por capital humano e tecnologias fora da região Norte ou ainda do Brasil, para algumas características especiais desses projetos. Ele acredita que o conteúdo nacional será predominante, porém, boa parte será importada.

Já sobre as unidades gaseificadoras, ele disse que deverão ser em sua maioria importadas, gerando negócios de montagem por empreiteiras. Esta também é a mesma avaliação de Vasconcellos. Segundo ele, normalmente as unidades de regaseificação são de muito grandes e

devem ser construídas por estaleiros de maior porte. Porém, ele enfatizou “não ter dúvidas” de que os grandes estaleiros brasileiros estão preparados para esta demanda.

Para ele, a garantia de conteúdo local para a construção naval está relacionada a demanda permanente e a uma escala de produção que permita a constituição dos equipamentos no Brasil, e a maior produtividade dos estaleiros. “Os estaleiros nacionais já se mostraram produtivos e competitivos, assim como a indústria de navieças se mostrou capaz de atender à demanda”, frisou.

Uma das demandas de gás na região Norte do país pode vir a ser direcionada para a utilização nas embarcações, conforme afirmou o diretor administrativo do Estaleiros Amazônia S.A (EASA), Thiago Lemgruger Porto. Segundo ele, caso o gás chegue a preços competitivos, os estaleiros da região rapidamente poderão entregar empurradores e navios fluviais com propulsão a gás para os armadores. “Muitos projetistas e engenheiros navais já fizeram estudos de projetos, e a tecnologia é amplamente disseminada até mesmo para pequenas embarcações, que antes não tinham motores adequados para operação com gás”, afirmou.

Ele informou que na região Norte do país a rede de abastecimento de embarcações pode ser combinada também com as demandas para termoelétricas e indústrias, criando volume e fomentando o mercado. Porém, ele ressaltou que mesmo sendo menos poluente e vantajoso do ponto de vista ecológico, apenas a disponibilidade do insumo a custo competitivo vai realmente fazer as empresas converterem suas embarcações para uso deste combustível.

A empresa de navegação Elcano acredita nas oportunidades que virão da ampliação da matriz energética brasileira e que já faz parte de seus planos de negócio o crescimento da atuação neste setor. O Grupo possui expertise da operação dos navios LNG e LPG (transportadores de GNL) nas suas operações no exterior, e idealiza utilizar esta experiência na operação brasileira. O objetivo é justamente atender a demanda crescente de gás em todo o país.

Contudo, a Elcano afirmou que a insegurança jurídica e regulatória que tem atingido a navegação brasileira nos últimos meses ameaça a própria sobrevivência das Empresas Brasileira de Navegação (EBN's). A empresa entende que as regras jurídicas e regulatórias que balizam o mercado precisam ser estáveis e duradouras. “A ameaça que paira sobre as EBN's se configura um erro de avaliação já vivido no passado e que custou ao país enorme esforço e vultosos recursos para a recuperação do setor”, enfatizou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/07/2020