

PRESIDENTE DA SANTOS BRASIL APOSTA RECUPERAÇÃO DA ECONOMIA NO PRÓXIMO ANO

Para Antônio Carlos Sepúlveda, covid-19 prova que a tecnologia é capaz de manter produtividade no trabalho à distância

Por *Fernanda Balbino*



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.106643:1593213630/Antonio-Carlos-Sepulveda-Santos-Brasil.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=e4f625f&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.106643:1593213630/Antonio-Carlos-Sepulveda-Santos-Brasil.JPG?f=2x1&pf=e4f625f&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Sepúlveda comentou sobre planos do Governo Federal para o Porto de Santos e seus reflexos no setor (Carlos Nogueira/AT)

Com a expectativa de uma retomada da economia no ano que vem, o presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda, acredita que, entre as lições da covid-19 está a necessidade de utilização de tecnologia para manter a produtividade e o trabalho à distância. O executivo, responsável pela empresa que administra o Tecon e o TEV na Margem Esquerda (Guarujá) do Porto de Santos, aposta em novas forma de trabalho que, além de outros ganhos, também serão benéficas para o meio ambiente. Além disso, comenta sobre planos do Governo Federal para o Porto de Santos e seus reflexos no setor. Confira na entrevista a seguir.

Como a pandemia afetou as operações dos terminais operados pela Santos Brasil, principalmente no Porto de Santos? Havia a possibilidade de cancelamento de escalas. Isto se concretizou?

Em fevereiro, com o lockdown em Wuhan, na China, por conta do coronavírus, se instalou uma crise de oferta mundial, já que as cargas ficaram paradas nos portos chineses. A partir do final de março, abril, quando a China iniciou a retomada das atividades, os outros países, na Europa, América etc, começaram a parar, criando uma crise generalizada de demanda no mundo. Dessa forma, praticamente não se sente impactos da crise nas estatísticas dos portos brasileiros no primeiro trimestre. Ele só começa a ser percebido de uma maneira mais forte, com cancelamento de escalas, a partir de abril.

Mesmo com a covid-19, as previsões de especialistas indicam alta na movimentação de cargas neste ano. O senhor concorda? Por quê?

O PIB (Produto Interno Bruto) do mundo está caindo de 5% a 8% e a expectativa do mercado é de queda de 25% no comércio exterior mundial para 2020. No Brasil, temos o agronegócio, cujas exportações continuam crescendo, compensando o impacto dos demais setores e segurando a economia.

Aos poucos, as atividades de comércio e serviços são retomadas. Como isto deve impactar as operações portuárias?

Eu não acredito que o mundo ficará do jeito que está até surgir a vacina. O Brasil foi muito impactado nesses últimos dois meses, mas na minha opinião a tendência é de uma retomada das atividades. O que está se provando é que a contaminação por superfície é muito pequena, que a transmissão da covid-19 se dá principalmente em ambientes fechados e por gotículas e pelo efeito aerossol. As empresas no Porto de Santos, em geral, estão adotando as medidas de proteção recomendadas pelos órgãos de saúde e conseguindo se adaptar para driblar o vírus. Os portos vão continuar operando e a volta da atividade econômica com segurança será muito bem-vinda. Na Santos Brasil estamos mantendo nossos investimentos estratégicos visando nosso crescimento e posicionamento de longo prazo e, para 2020, a previsão é investirmos entre R\$ 180 milhões e R\$ 220 milhões na ampliação e modernização do Tecon Santos.

Foram necessárias mudanças nas rotinas dos terminais? Quais? Elas serão implementadas definitivamente? Como?

Na Santos Brasil adotamos rapidamente medidas preventivas em todas as nossas unidades de forma a manter a operação e zelar pela segurança e saúde dos nossos funcionários e terceiros frente à pandemia do coronavírus. Instituímos um Plano de Continuidade de Negócios para garantir a continuidade da operação - respeitando a integridade da equipe e a qualidade dos serviços. As medidas sanitárias adotadas pela Companhia se baseiam em quatro pilares: 1) higiene extrema – em todos os ambientes e dependências houve um reforço da limpeza e da higienização; 2) distanciamento e segurança das pessoas dentro das unidades - viagens internacionais e nacionais foram canceladas; participação de funcionários em eventos e reuniões com muitos participantes foram proibidas; cerca de 350 funcionários das áreas administrativas e de apoio à operação passaram a trabalhar em sistema home office; os espaços de trabalho nas unidades foram redistribuídos de forma a deixar os funcionários a uma distância segura entre si; e o uso sistemático de máscaras e de óculos foi implementado; 3) Teste – está sendo medida a temperatura de todos os profissionais que entram nas unidades operacionais por meio de termômetros infravermelhos e totens; 4) Isolamento - cerca de 150 profissionais de grupos de risco foram afastados. A velocidade na adaptação tem restringido a disseminação da doença dentro das nossas instalações e permitido a continuidade de nossas atividades, com elevada eficiência e produtividade. O Tecon Santos, por exemplo, fechou o mês de março com a produtividade acima dos 100 Movimentos por Hora (MPH).

Na sua opinião, como será o “novo normal” após a pandemia? Como empresas e funcionários deverão se adaptar?

Nós temos a vantagem que a maior parte das nossas operações ocorre em espaços abertos, onde se consegue manter a distância entre as pessoas, minimizando o risco de transmissão, mas para as atividades de escritório já estamos estudando um novo layout nas nossas instalações que, em função do home office contemplará o compartilhamento de estações de trabalho, além de mais salas de reunião com equipamentos para videoconferência. Experimentamos uma nova forma de trabalhar que está dando certo e vamos continuar com o desenvolvimento dessa nova cultura. Iniciamos o home office em 12 de março e o trabalho administrativo não foi afetado em praticamente nada.

Como isto foi possível?

O elevado grau de digitalização e de integração dos sistemas da Santos Brasil foram essenciais para a rápida adaptação à nova realidade de isolamento social sem nenhum trauma, sem descontinuidade de processos e preservando a integração do cliente e do funcionário com a Companhia. A covid-19 veio para provar que é possível utilizar a tecnologia e manter a produtividade no trabalho à distância. Tem também a questão ambiental. Existem estudos que apontam que para se evitar um aumento de temperatura dos próximos dez anos de 1,5 grau precisaríamos reduzir 7,6% ao ano a geração de carbono. Análises apontam que a covid-19 deverá proporcionar a uma redução de 8%, mas sabemos que isso não é sustentável, pois a sociedade não suporta a redução desse nível de atividade. Precisamos utilizar o que aprendemos nessa crise e aplicar nesse sentido. O home office é um exemplo. Com escritórios menos adensados e pessoas que dependam menos de transporte, veremos ganhos para o meio ambiente.

Desemprego, fechamento de empresas e piora das contas públicas foram alguns dos resultados da pandemia no Brasil. Como o País deverá sair dessa crise?

Acredito que 2021 será um ano de recuperação e que adaptação será a palavra-chave para que consigamos reduzir o dano econômico provocado pela covid-19 e que os menos favorecidos não sejam tão impactados. Será fundamental que a sociedade se mobilize para cobrar do governo medidas que estimulem a economia no longo prazo, de forma sustentável. Sem isso, mesmo sem covid-19, o Brasil não crescerá.

Diante das agendas de concessões de novos terminais, quais são as suas expectativas para o setor portuário brasileiro nos próximos anos?

O setor vem experimentando uma nova relação com governo e Estado. Abertura, transparência e tentativas de reduzir a burocracia têm tornado o setor mais atrativo. Contudo, com a pandemia o

prêmio de risco aumenta e todos os ativos perdem valor. Cabe ao governo avaliar o que realmente é necessário. Acho, por exemplo, que na situação atual os greenfields serão de difícil viabilização.

Qual é a sua opinião sobre os planos de concessão da Autoridade Portuária de Santos? Quais são as premissas que o novo modelo deve contemplar?

A privatização da Autoridade Portuária é uma das soluções possíveis para melhorar a aplicação de recursos do porto público. Ou se tem uma governança mais eficaz do que a que existe hoje ou privatiza. No caso da privatização, será preciso encontrar um modelo que garanta a harmonia entre a empresa privada que irá administrar a Autoridade Portuária privatizada e os arrendatários que já investem no porto há décadas. É imperativo o alinhamento dos interesses do poder concedente, novo gestor e atuais arrendatários. Sem isso, a privatização será um fracasso.

O senhor concorda que o novo concessionário também fique responsável pelo canal de navegação ou acredita que devem ser questões distintas?

Acredito que esse é o ponto fundamental. Separar o canal não ajuda, deixará somente a gestão mais complexa. Para porto ser competitivo precisa de bons acessos, pouca burocracia e harmonia entre os stakeholders. Estamos longe desse objetivo com o modelo atual, mas somente o fato de privatizar não garante nenhum dos três. A sociedade tem de acompanhar o processo para que ele seja exitoso, o foco tem de ser no benefício econômico para a logística como um todo. Não podemos cair na armadilha de privilegiar negócios individuais em detrimento do todo.

Os portos de Santos e São Sebastião podem ser licitados de maneira conjunta ou separadamente? Por quê?

Creio que haveria ganhos com a especialização combinada. Temos de lembrar que portos consomem recursos ambientais escassos e têm capacidade finita. É preciso administrar o que existe com sabedoria para proporcionar um meio ambiente habitável para as gerações futuras.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/06/2020

MILTON LOURENÇO: ENTREPOSTO ADUANEIRO, UM RECURSO A SER USADO

Para a implementação deste regime especial, é importante que o importador conte com o apoio de uma equipe especializada para e auxiliá-lo

Por Milton Lourenço

Neste momento de incerteza no mercado, muitas empresas com estoques altos estão buscando soluções logísticas, entre as quais uma maneira de postergar os pagamentos dos impostos devidos na importação de matéria-prima ou até mesmo de produtos por elas comercializados. A solução para esse impasse é o Entrepasto Aduaneiro com Cobertura Cambial, previsto no decreto nº 6.759/09, artigos 407 e 408, segundo o qual a mercadoria pode ficar armazenada num Centro Logístico Industrial Aduaneiro (Cli) ou numa Estação Aduaneira do Interior (Eadi) por um período de um ano, prorrogável por mais um ano, podendo ser nacionalizada de forma parcial. Já o armazenamento normal de cargas na zona secundária é de 120 dias e nas zonas primárias, de 90.

Para usufruir desse benefício, o importador deve solicitar o entrepostamento da mercadoria com cobertura cambial, por meio de uma Declaração de Admissão em Entrepasto Aduaneiro. Dessa maneira, ele pode efetuar o pagamento ao exterior de toda a mercadoria objeto de entrepostamento, liquidando dessa forma a sua obrigação de pagamento com o seu fornecedor, sem a necessidade de negociação.

Esta mercadoria entrepostada pode ser nacionalizada de forma parcial somente pelo detentor do regime do entreposto aduaneiro. O pagamento dos impostos e contribuições deve ser feito somente pela parcela que está sendo nacionalizada, podendo ainda o beneficiário do regime efetuar exportação do bem, sem necessidade de anuência do exportador, uma vez que o detentor do regime já efetuou o pagamento da mercadoria, transferindo-a comercialmente para sua responsabilidade. Esta obrigatoriedade consta da Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal (IN/SRF) nº 241/2002, em seus artigos 38 (e seus parágrafos), 39 e 40.

É de se lembrar que este artigo 40 diz que a formalização da extinção do regime referente a bens destinados à reposição, à manutenção ou ao reparo de outros bens estrangeiros poderá ser objeto de procedimento simplificado de reexportação ou exportação, por meio de apresentação periódica de Nota de Destinação de Mercadoria (NDM) “à unidade da SRF jurisdicionante até o quinto dia útil do mês subseqüente ao da saída do recinto”.

Este regime inclui a possibilidade de se nacionalizar parcialmente a mercadoria. Com isso, o importador consegue monitorar seu fluxo de caixa, bem como a programação de sua necessidade de produtos para sua linha de produção ou para seu estoque de vendas, uma vez que, entre o registro da Declaração de Importação (DI) de nacionalização e a efetiva liberação, há um tempo menor do que aquele que se gastaria com um processo de importação, uma vez que a mercadoria já se encontra no território nacional e vistoriada no momento em que é entrepostada.

Um ponto que deve ser analisado também é o custo de armazenagem, que é cobrado pelos recintos alfandegados. Por isso, é de se lembrar que este regime, em sua maior parte, somente pode ser efetuado em Eadis e Clis. Dessa maneira, a conta deve ser feita entre o custo financeiro do valor dos impostos em sua integralidade e os custos da armazenagem do entrepostamento. Deve-se levar em conta ainda o custo em alguns casos de demurrage (sobrestadia), caso não ocorra a desova do contêiner.

Obviamente, este regime é uma saída para os casos acima mencionados, em que o importador não está necessitando da mercadoria em sua totalidade, podendo, dessa maneira, postergar o pagamento dos impostos para o momento de sua necessidade ou até mesmo deixando para a ocasião da venda da mercadoria para terceiros. Isso mostra o quão importante é para o importador contar com o apoio de uma equipe especializada para atendê-lo e auxiliá-lo na implementação deste regime especial.

*Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 29/06/2020*

FREDERICO BUSSINGER: ARCO NORTE PARA NÃO INICIADOS

O desafio logístico é transitar de uma logística limitada para uma logística mais eficiente. E isso não apenas para exportações, mas também para o abastecimento da população da região

Por Frederico Bussinger

O mapa do Brasil já foi dividido no sentido norte-sul pelo Tratado de Tordesilhas (1494). Atualmente o é por uma linha leste-oeste que demarca o limite sul do Arco Norte, expressão que se consagrou e vem despertando interesse crescente. A linha do Tratado (Belém-PA a Laguna-SC) foi fixada como fronteira entre dois reinos (Portugal e Espanha): um referencial geopolítico, pois. Já a do Arco Norte é linha imaginária na diretriz do Paralelo-16S (Cuiabá-MT, Brasília-DF, Ilhéus-BA). Ante o deslocamento noroeste da fronteira agrícola, o conceito se impôs imaginado como referencial logístico prático: seria o centro de faixa da qual tempos e custos para acesso aos portos do Sul/Sudeste se equivaleriam aos da “Saída Norte”. Apesar de informal, o termo é usado pela imprensa, academia e estatísticas oficiais.

O Tratado reservou a Portugal área de 2,8 milhões de quilômetros quadrados (32% do atual território brasileiro); enquanto a do Arco Norte é mais que o dobro: 6,4 dos atuais 8,5 milhões de quilômetros quadrados (3/4; 75%). Além de grande número e extensão de unidades de conservação, assentamentos, terras indígenas e quilombolas, essa vasta região abarca diversas sub-regiões com características e vocações mais uniformes; como o emergente Matopiba: 73 milhões de hectares dos estados de MA, TO, PI e BA.

A saída da atual “tempestade perfeita” que vivemos, o estabelecimento do tal novo-normal e mesmo o futuro do Brasil passam pelo Arco Norte. Foi o que se viu e se debateu em dois recentes eventos: “Arco Norte: desafios e oportunidades” (Instituto de Engenharia de SP); e “As fronteiras do agro e o impacto dos investimentos em infraestrutura no Arco Norte” (Terminal Portuário de Alcântara-TPA e Markestrat).

Não se trata de miragem: a região já é responsável por parcela significativa da produção energética brasileira, bem como da produção e exportação mineral e agrícola. Só de soja e milho,

p.ex, em 2019 foram 132 milhões de toneladas (2/3 da produção nacional); exportados 37 milhões de toneladas (28%). Nos últimos 10 anos, o aumento da produção foi de 2,3 vezes, e de 5,3 nas exportações.

É conhecido o bordão: “Até a porteira, a agricultura brasileira é competitiva. O problema está da porteira até o porto”, ou seja, na logística. Esses dados, porém, recomendam melhores análises e explicações: teria a exportação crescido mais que o dobro da produção se a logística, de uma forma ou de outra, não tivesse dado conta do recado? Imagine se a logística fosse mais eficiente!

O desafio logístico do Arco Norte, assim, é transitar de uma logística limitada para uma logística mais eficiente. E isso não apenas para exportações, mas também para o abastecimento da população da região – que padece, também, para levar as crianças à escola, ser atendida na limitada rede de saúde... mormente nas épocas de chuvas.

Ou seja, a transformação da logística do Arco Norte transcende o mero escoamento de cargas e transporte de pessoas: pode ser instrumento de reordenação do território, de mudança do perfil da economia e da organização social. Na linha dos “Corredores de Desenvolvimento”, difundidos pelo Banco Mundial e outras agências multilaterais.

Há vários gargalos e desafios nessa trajetória: planejamento e gestão multimodal (tipo projeto do TPA, apresentado), (des)coordenação das ações dos órgãos públicos, pirataria na navegação e roubo de cargas nas estradas, bloqueios de estradas e ferrovias, “funding” para os projetos (em geral bilionários) e estabilidade regulatória (imprevisível). E o estrategicamente mais importante, como destacou a Embrapa: equilíbrio entre o produzir e preservar.

Parodiando conhecida marca esportiva: “just do it”!

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/06/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ AUTORIZA EMPRESA DE MANAUS/AM A OPERAR ETC

O Termo de Liberação de Operação (TLO) foi publicado nesta segunda-feira (29) no DOU



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Anota%C3%A7%C3%A3o-2020-06-29-115236-222x300.png>

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ autorizou a empresa Ponta Negra Administração e Empreendimentos Imobiliários Ltda. a iniciar a operação da sua Estação de Transbordo de Cargas (ETC), conhecida como ETC Ponta Negra, localizada em Manaus/AM. O Termo de Liberação de Operação da ETC foi publicado na Seção 1 da edição desta segunda-feira (29) do Diário Oficial da União.

O terminal

A ETC fica localizada fora da área do porto organizado de Manaus/AM e foi autorizada para a movimentação de carga geral. O terminal é formado por instalação de apoio administrativo com dois pavimentos; armazém com 1.200 m², guarita para recepção de veículos e pessoas com 14,7 m², balança para veículos com guarita de suporte, área externa ao lado das guaritas para descanso dos motoristas, oficina de manutenção,

almoxarifado, refeitório, vestiário, estação de tratamento de esgoto, pavimentação de pátio com 18.000 m², gerador e subestação de 112,5 kVA.

Em relação à área de acostagem, o terminal dispõe de uma rampa de acesso em concreto armado com 41,20m de comprimento por 60,99m de largura, com capacidade para movimentar até 04 balsas simultâneas.

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 : 29/06/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

MESAS DE DIÁLOGO COMO INSTRUMENTO DE GESTÃO PÚBLICA DOS PORTOS

Por Vera Gasparetto

Instrumento já vem sendo implantado no Chile com a participação da sociedade civil e demais agentes do setor

Há 39 anos no Brasil, ele considera o país seu segundo porto de chegada. Carlos Andrés Hernández Arriagada é natural de Valdivia, ao sul do Chile, formada pela parte insular e pelas ilhas de Macera, Corral e Islaterra (onde nasceu) e se caracteriza pelo fato de ter sofrido o pior terremoto da história, nos anos 1960. O pesquisador e professor da Universidade Presbiteriana Mackenzie, da capital paulista, conversou com o Portogente sobre diversos temas ligados aos portos, à infraestrutura e às relações humanas que estão em todas as atividades econômicas.



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

Carlos Andrés Hernández Arriagada, no Porto de Valparaíso, no Chile. Crédito: Arquivo pessoal.

territoriais, dinâmicas de modernização no sentido da inovação naval, por exemplo, que é importante para as estruturas portuárias.

Para ele, não é mais possível pensar o porto meramente como uma zona de saída e entrada de mercadorias, ou de estocagem, sem pensar que ele tem dinâmicas ambientais, impactos de flora e fauna local, dinâmicas econômicas e

A conversa foi emocionante, Hernández mostrou, além de sabedoria no ofício, ser uma pessoa realmente comprometida com a sociedade. A entrevista foi tão boa e com assuntos diversos que resolvemos fazer uma série, que vai ao ar nesta semana.

Neste primeiro bloco da entrevista discutiremos sobre sua trajetória profissional e acadêmica, focos da sua pesquisa. Nos próximos dias, vamos falar de privatização; o papel da sociedade na gestão portuária e o papel do Estado na articulação entre o público e o privado; desenvolvimento local e nacional; como conciliar a tríade porto-cidade-sustentabilidade; a importância da hinterlândia; em tempos de pandemia como reinventar a questão sanitária dos portos e o corredor bioceânico, que visa interligar os litorais do Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico no Cone Sul da América do Sul.

Quem é Carlos Andrés Hernández Arriagada, atualmente, faz Pós Doutorado no Instituto de Estudos Urbanos (IEA), na Universidade de São Paulo (USP), no Núcleo Cidades Globais, com o trabalho "A Hinterlândia como Promotora Territorial de Áreas em Transformação Advindas do Processo de Desindustrialização". É doutor em Arquitetura e Urbanismo com a tese "Estratégias Projetuais no Território Portuário de Santos" e mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Instituto

Presbiteriano Mackenzie. Graduou-se, em 2000, em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade São Judas Tadeu. É pesquisador e professor da Universidade Presbiteriana Mackenzie no curso de Arquitetura e Urbanismo. É coorientador do curso em Processos Urbanos Sustentáveis, da Faculdade de Arquitetura, Urbanismo e Geografia da Universidade de Concepción, no Chile.

Como sua trajetória acadêmica e profissional te constituiu um intelectual que se aproximou da temática portuária?

Carlos Andrés Hernández Arriagada - Obrigada ao Portogente, pois é um voto de confiança pelo trabalho que vocês fazem e pelas pessoas que convidam para ter uma interlocução, pude me dar conta que tratam de temas peculiares e importantes. Brinco que ser chileno é ser resiliente frente a todas as intempéries em que a gene vive geograficamente. Sou arquiteto de formação e digo que estou de professor, minha formação passa diretamente por uma visão desde o primórdio, a respeito de uma preocupação com grandes infraestruturas sejam elas pelos aspectos da ferrovia e o aspecto do porto vem de uma maneira bem tangível, no final dos anos 1990, período em que me formo. Vou completar 20 anos de formado.

A temática em si me levou para algumas considerações, porque são áreas que no fundo têm a ver com a degradação urbana, do espaço público, da infraestrutura, de zonas industriais. Aqui em São Paulo moro num bairro industrial, o Brás, eu vi ele se modificar nos anos 1980-1990. O que me levou de fato como arquiteto a me debruçar um pouco foram algumas experiências nesse âmbito da degradação do espaço, isso tem a ver com uma trajetória de ter trabalhado cinco anos no agreste de Sergipe, captando recursos, então você vê uma série de situações nas relações das cidades e seus pequenos rios, as relações de ocupações humanas e surge disso o que vem como formação, uma preocupação de onde estariam as principais áreas de degradação nas cidades na zona portuária. Tudo isso se soma a ter nascido em uma região de ilha e ter uma preocupação muito grande com em relação às águas.

Ao longo da minha carreira e estudo, como no mestrado e doutorado, quero compreender mais soluções para essas zonas urbanas como cenários e desenvolvimento de estratégias para as zonas portuárias.

Qual a sua grande responsabilidade como acadêmico?

Sou contra a produção exacerbada de paper, que determinados profissionais, especialmente arquitetos, têm a obrigação de gerar soluções para serem aplicadas nessas zonas urbanas com problemas, afinal de contas, de todas as profissões que temos, na economia, na geografia, sociologia, matemática, o profissional que tem a responsabilidade com a cidade é o arquiteto. E isso é muito pesado, porque estamos lidando com o outro, com a percepção das pessoas, com uma série de outras ações e agentes no território, que são importantíssimas para as zonas, especialmente as degradadas, e que são pouco debatidas no Brasil.

Pouco se fala sobre a degradação de uma estrutura ou de uma infraestrutura. E o porto surge com esse desafio. Diria que estou debruçado nisso, trabalhando com isso desde 2002, já é bastante tempo. Com o olhar do acadêmico e com o trabalho de consultoria, conheci e pude trabalhar na zona portuária de outros países, da América Latina e da Costa africana. É a busca de soluções com imersões intelectuais que não serão para mim, para vocês ou para nossos filhos. Mas talvez seja uma série de possíveis ideias de valores corretos que poderão ajudar no futuro. É essa minha preocupação nesse momento.

Você nos falou sobre suas prioridades no ensino, pesquisa e extensão. Basicamente suas pesquisas partem da vida real. Mas gostaria que trouxesse esse viés para dentro da temática do porto, cidade e sustentabilidade, e como que essas experiências de pesquisa em África e América Latina podem trazer aprendizados para pensar a sociedade contemporânea e esses espaços urbanos?

Vou pensar a partir de dois exemplos em como isso colabora com as relações de fato das pessoas no porto, as suas relações de ocupação com o porto. Trabalhe, em 2014, junto ao Instituto de Formação da Gestão Pública, junto aos governadores angolanos, em Luanda, Kuango Kubango e Benguela. Luanda e a capital e se caracteriza por um porto dinâmico de demandas significativas. Assim como o Porto de Tangermed, na Costa do Marrocos, ou o Porto de Lagos, na Nigéria.

Luanda acabou virando uma zona de estocagem de contêineres em desuso. Aí temos um setor em potencial para novos elementos, processos de industrialização, renovação de industrialização de um insumo que é complicadíssimo quando ele é descartado. Segundo, tem uma zona frente mar, onde uma parte é utilizada para o descarte de embarcações. O principal "cemitério" de embarcações da África está em Luanda, o que gera uma economia informal muito grande por causa do desmanche que essas embarcações acabam sofrendo.

Isso nos demonstra, potencialmente, o quanto são importantes as zonas de estaleiros, a configuração e a formação dessas zonas como motores de desenvolvimento territorial, geração de emprego, tecnologia naval aplicada. É algo que precisamos olhar, pois as nossas zonas de estaleiro no Brasil, principalmente no Rio de Janeiro, estão passando por um processo de falência. Veja o que tem acontecido nas últimas semanas: a Petrobrás encomendando grandes embarcações petroleiras, especialmente graneleiros, para a China; e ainda se discute a transferência da manutenção das plataformas, que era feita na zona de Niterói, para portos europeus. Estamos dando um passo atrás na importância que uma zona de estaleiro tem para a geração de emprego.

Dessas experiências, você poderia nos trazer algum exemplo relação porto-cidade na gestão portuária na América Latina?

Na Costa do Pacífico, no Chile, a cidade de Talcahuano, onde se localiza o segundo principal porto da costa chilena, está com um trabalho interessantíssimo, não só de aplicação, mas de investigação com a Universidade de Concepción. Estão levando para o debate chileno a formulação de mesas de diálogo entre a sociedade civil e o agente portuário como instrumento de gestão pública, para estabelecer novas relações entre pessoas e ocupação, entre cidade, porto e o equipamento portuário. Não é mais possível pensar o porto meramente como uma zona de estocagem, sem pensar que ele tem dinâmicas ambientais, impactos de flora e fauna local, dinâmicas econômicas e territoriais, dinâmicas de modernização no sentido da inovação naval, que é importante para as estruturas novas portuárias. A gestão desses estaleiros para pequenas embarcações, como as pesqueiras, é fundamental para a novas tecnologias.

Pode nos dar um exemplo disso aqui no Brasil?

O [Estado do] Maranhão tem nos seus estaleiros escolas e tem três ou quatro carpinteiros para dar continuidade, por exemplo, à construção de embarcações pesqueiras. Não é só o grande estaleiro, com uma grande estrutura navieira, mas é o pequeno produtor também. Essas mesas de diálogos são oportunidades para que esses agentes também tenham voz. Acho isso muito importante nesse debate, pois são exemplos contraditórios que se somam.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 29/06/2020

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA LANÇA O FUTURO DOS PORTOS

Editorial Portogente

A função de landlord pode ser considerada como a principal das autoridades portuárias contemporâneas. Ela está sujeita a diferentes formas de pressão: a competitiva para investir em infraestrutura; a financeira para viabilizar esses investimentos e concorrência pelo uso da terra. (Port Governance – ESPO)

Com o recebimento de propostas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no dia 22 de junho último, para desestatização dos portos de Santos e de São Sebastião, no litoral paulista, o ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas pôs em jogo a quebra de paradigma do sistema portuário organizado brasileiro. O que for bom para o complexo portuário santista, o mais importante do Hemisfério Sul, será bom para os portos nacionais. Devido a sua complexidade, é um jogo de resultado a ser jogado.

A acertada decisão do Ministério da Infraestrutura de contratar serviços técnicos qualificados para análise dos dois complexos portuários, estrutura a análise e aproxima a solução e o problema. A pseudo-Autoridade Portuária do maior e mais complexo porto nacional, hoje transformada em fantasma, é a exposição do caos que atinge importante motor da economia e do social do País. Dado que, na sua área de influência, em um raio de 200 quilômetros, estão 90% da indústria do

Estado de São Paulo e por ele escoam em torno de 30% das exportações brasileiras, geradoras de trabalho e riqueza.



https://portogente.com.br/images/Dad_29JUN2020.jpg

O projeto do BNDES vai demandar mais de dois anos para definir um modelo de gestão para os portos de Santos e São Sebastião. Esse período prenuncia forte tensão na política nacional. Por instabilidade do governo e pela disputa acirrada para eleger governador de estado e presidente da República. Ações de setores atingidos ocorrerão, a exemplo da recente denúncia ao Tribunal de Contas da União (TCU) pela Federação Nacional dos

Portuários, contrária à desestatização. Não será um clima de mar de almirante.

Desde a sua criação, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) é conduzida com dispendiosa improdutividade. Isto tem causado deficiência sistêmica bem exposta pelas graves falhas de governança corporativa no Porto de Santos. Tanto na área operacional, como na econômica que possibilita a concorrência imperfeita. Os debates das questões essenciais já acontecem pela internet e Portogente disponibiliza amplo acesso. Indubitavelmente os grupos afetados, os stakeholders, precisam perceber o real objetivo desse projeto.

Positivamente, o objeto que se busca e o Brasil necessita está posto. A função de uma Autoridade Portuária é: gerar e gerir espaço portuário; prover a infraestrutura básica e os serviços condominiais; regular as operações portuárias e as parcerias; fomentar negócios e contribuir para o desenvolvimento regional com autonomia. Esses temas são pauta do Portogente.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 29/06/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

TESOURO VÊ RISCO REAL DE NÃO HAVER SUPERÁVIT PRIMÁRIO ATÉ FIM DO PRÓXIMO GOVERNO

Em meio a discussões sobre a criação de um programa permanente de renda mínima, o Tesouro Nacional afirmou nesta segunda-feira, 29, que não há espaço para a criação de novas despesas obrigatórias e que há risco “real” de o Brasil não ter superávit primário antes de 2027.

“Se os cenários mais conservadores de perda de receita se confirmarem, há o risco real de o Brasil não ter superávit primário até o final do próximo governo”, alerta o órgão.

No sumário executivo que acompanha a divulgação de mais um déficit recorde do governo central (R\$ 126,6 bilhões), o órgão cita que, nos últimos meses, teve início um debate sobre a necessidade de que alguns programas temporários criados para o combate aos efeitos do coronavírus se transformem em programas permanentes. “Não há espaço fiscal para a criação de novas despesas obrigatórias no Brasil sem que haja um forte aumento de carga tributária”, afirma o texto.

O órgão cita propostas de criação de programas sociais novos que representam nova despesa de 0,7 a 4% do PIB ou mais por ano. “Apesar do gasto social no Brasil já ser elevado para padrões de uma economia emergente, o seu efeito distributivo é muito pequeno. Há diversas formas de tornar o efeito da tributação e a alocação do gasto social mais distributivo no Brasil sem mexer no total da despesa pública e na carga tributária total”, completa

Para isso, o Tesouro cita a necessidade de reduzir regimes especiais de tributação e fortalecer programas mais distributivos em detrimento de outros que não têm esse efeito. “Não existe gasto público certo ou errado. No entanto, é importante que o custo e benefício das várias opções de tributação e despesa sejam extensivamente debatidos, pois qualquer aumento da despesa permanente (...) levará, necessariamente, à necessidade de aumento da carga tributária para que seja compatível com a sustentabilidade das contas públicas.”

Segundo o Tesouro, o déficit recorde de maio é explicado pela queda “significativa” na arrecadação, combinada ao aumento de despesas para fazer frente à pandemia. Além disso, houve impacto da antecipação do pagamento do 13º salário de aposentados e pensionistas do RGPS no mês.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 29/06/2020

CONGRESSO PRORROGA VIGÊNCIA DA MP DO BENEFÍCIO EMERGENCIAL POR MAIS 60 DIAS

O presidente do Congresso Nacional, senador Davi Alcolumbre (DEM-AP), prorrogou a vigência da Medida Provisória 959 por mais 60 dias. A MP, editada em 29 de abril deste ano, estabelece a operacionalização do pagamento do Benefício Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda e do benefício emergencial mensal. O ato que estende a validade da MP está publicado no Diário Oficial da União desta segunda-feira, dia 29.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 29/06/2020



EXTRA ONLINE

ROMBO PRIMÁRIO DO SETOR PÚBLICO DEVE PASSAR DE 11% DO PIB EM 2020, DIZ MANSUETO

Por Marcela Ayres

BRASÍLIA (Reuters) - O Ministério da Economia divulgará na terça-feira a revisão das suas projeções para as contas públicas, afirmou nesta segunda-feira o secretário do Tesouro, Mansueto Almeida.

Em coletiva virtual de imprensa, ele disse ser "basicamente certo" que o Brasil está caminhando para déficit primário superior a 11% do Produto Interno Bruto (PIB) neste ano.

Em sua última conta, o Ministério da Economia havia previsto rombo primário de 708,7 bilhões de reais para o setor público consolidado, equivalente a 9,9% do PIB. O cálculo havia considerado uma retração do PIB de 4,7% para este ano.

Fonte : Extra Online
Data : 29/06/2020

BR DISTRIBUIDORA TEM AVAL PARA VENDA DE GÁS E DIZ MIRAR OPORTUNIDADES NO SETOR

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - A BR DistribuidoraBRDT3.SA>, empresa de combustíveis que tem a Petrobras PETR4.SA> como principal acionista, informou que recebeu autorização para atuar na comercialização de gás natural e está interessada em potenciais negócios no setor.

O aval para as operações de comercialização do insumo foi dado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e já está em vigor, disse a BR em comunicado nesta segunda-feira.

"A companhia está atenta às oportunidades que serão geradas pela abertura desse mercado. Esse movimento está alinhado à gestão de portfólio, que é uma das dez iniciativas anunciadas pela companhia, logo após a sua privatização", disse a BR, ao destacar também que o movimento está alinhado com seu plano estratégico.

A BR ressaltou, no entanto, que o aval da ANP "é apenas um de muitos passos necessários" para viabilizar sua efetiva atuação na comercialização de gás natural.

A empresa citou a necessidade de regulamentação da figura do consumidor livre de gás em Estados e definições regulatórias sobre o acesso a gasodutos de transporte.

Fonte : *Extra Online*

Data : 29/06/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

BANCOS JÁ EMPRESTARAM MAIS DE R\$ 1,1 TRILHÃO DURANTE A PANDEMIA, DIZ FEBRABAN

Apesar do volume de recursos, diversos setores da sociedade reclamam que ainda assim está difícil obter crédito

O Globo

RIO - A demanda por crédito em virtude da crise gerada pela pandemia do novo coronavírus fez com que mais de R\$ 1,1 trilhão já fossem repassados pelos bancos, em empréstimos, para as famílias e empresários brasileiros. Os dados são da Febraban, federação dos grandes bancos brasileiros, e incluem novas contratações, renovações e suspensão de parcelas, até o dia 19 de junho.

Durante a pandemia, diversos setores da sociedade reclamaram que ainda assim está difícil obter crédito. Apesar de ações do Ministério da Economia e do Banco Central terem como intuito facilitar a vida dos agentes econômico, a dificuldade no acesso é um dos gargalos até o momento. Os bancos, por sua vez, alegam que falta flexibilidade do governo federal para que o recurso chegue na ponta.

— Como temos dito, esta crise não teve sua origem nos setores financeiro e bancário, mas temos e vamos continuar contribuindo efetivamente para atenuar os severos e negativos impactos sobre as empresas e famílias. Desde o início de março, os bancos já concederam mais de R\$ 1,1 trilhão em crédito, incluindo recursos novos, renovações e carência de parcelas e, mais do que isso, temos concedido créditos com taxas de juros e spreads menores do que os patamares que vigoravam antes do início da crise — explica Isaac Sidney, presidente da Febraban.

Ao todo, o setor já renegociou 11,3 milhões de contratos com operações em dia, que têm um saldo devedor total de R\$ 666,4 bilhões. A soma das parcelas suspensas totaliza R\$ 80,9 bilhões.

Esses valores trazem alívio financeiro imediato para empresas e consumidores, que passaram a ter uma carência entre 60 a 180 dias para pagar suas prestações, sendo que a maioria dos agentes beneficiados com prorrogação de parcelas é representada por pequenas empresas e pessoas físicas.

Recentemente, o governo lançou oficialmente nesta quarta-feira o Pronampe, programa de crédito para micro e pequenas empresas.

A ideia é incentivar que bancos emprestem a microempresas (que faturam até R\$ 360 mil por ano) e empresas de pequeno porte (com receita anual entre R\$ 360 mil e R\$ 4,8 milhões). Na prática, os recursos federais servirão para bancar as operações, em caso de calote.

Pelas regras do Pronampe, programa lançado na última semana pelo governo, empresas poderão tomar emprestado até 30% da receita bruta registrada em 2019. Assim, se o faturamento no ano passado foi de R\$ 300 mil, por exemplo, o empréstimo poderá ser de R\$ 100 mil.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 29/06/2020

GOVERNO ESTUDA MEDIDAS PARA 'SUAVIZAR' PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Intenção é atenuar efeitos dos choques da cotação internacional do petróleo

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA - O Ministério de Minas e Energia (MME) concluiu a sua proposta de “suavização” no preço dos combustíveis. A intenção é evitar que choques externos nos valores do petróleo sejam sentidos com a mesma intensidade no Brasil e, com isso, dar mais estabilidade para os valores de gasolina, do diesel e do GLP no país.

O texto começou a ser articulado em janeiro a pedido da Presidência da República, depois de fortes oscilações no mercado internacional de petróleo. O Ministério da Economia está finalizando a análise técnica da proposta antes de ela ser formalizada.

Os técnicos do governo descartaram intervenções em preços de mercado e a criação de fundos. O MME busca uma solução que mantenha a liberdade de preços e a livre negociação entre os agentes, bem como que minimize os impactos sobre os cofres da União e estados.

Há três propostas sobre a mesa, que envolvem modificações em tributos federais e estaduais.

Com relação às mudanças propostas para os tributos federais, a proposta inclui fixação de bandas de preço associadas a alíquotas diferenciadas de Cide Combustíveis, PIS/Pasep e Cofins. Assim, seria aplicada uma alíquota reduzida quando o preço superasse um determinado valor e uma maior quando houvesse redução nos preços.

No caso dos tributos estaduais, há duas alternativas. A primeira é ampliar o período da pesquisa de preço usada para definir a base de cálculo do ICMS. Os governos passariam a observar uma média móvel dos últimos 12 meses nos preços dos combustíveis a fim de calcular o ICMS. Hoje, isso é feito a cada 15 dias.

A avaliação é que um período mais alongado permitiria que mais pontos de observação fossem considerados, o que reduziria o impacto de oscilações pontuais e daria mais regularidade à arrecadação do tributo para os estados. A mudança poderia ser feita sem alteração em leis, sendo necessária uma análise do Conselho de Política Fazenda (Confaz), que precisa do aval dos secretários estaduais.

A segunda alteração estudada para suavizar os preços via tributação estadual seria modificar a forma de cobrar o ICMS sobre a comercialização de combustíveis. A ideia é passar o cálculo, hoje baseado em um percentual sobre o valor (ad valorem), para um cálculo sobre a quantidade vendida (ad rem).

A justificativa é que as alíquotas sobre preços tendem a amplificar as variações, pois trazem para o tributo arrecadado a variação do item tributado. Para fazer essa mudança, é necessário propor uma alteração legal ao Congresso.

Capacidade de refino

As mudanças sobre o ICMS é que teriam maior impacto. O tributo corresponde a 15% do preço final do óleo diesel e a 30% do da gasolina, enquanto os tributos federais representam 10% e 18%, respectivamente.

A análise conduzida pelo MME lembra que a capacidade instalada de refino de petróleo no Brasil é insuficiente para atender à demanda de derivados, sendo necessário importar óleo diesel,

gasolina e gás de cozinha. Por esse motivo, as oscilações do preço do petróleo têm bastante impacto no mercado brasileiro.

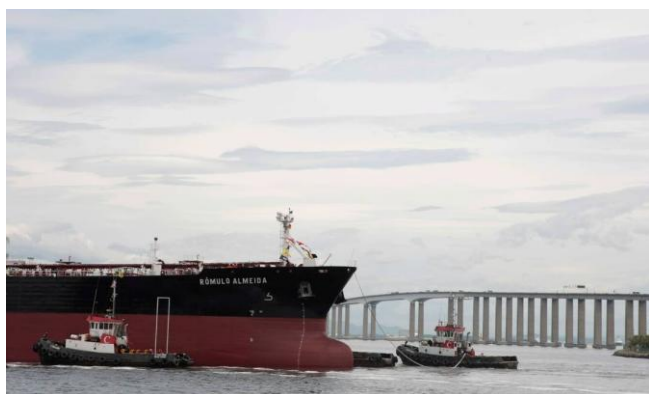
Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 29/06/2020

TRANSPETRO FAZ SEU 1º PROGRAMA DE DEMISSÃO VOLUNTÁRIA E PREVÊ ECONOMIA DE MEIO BILHÃO DE REAIS

PDV se destina a empregados do quadro de mar com 50 anos ou mais em regime de embarque ou em prestação de serviço em terra

Por *Bruno Rosa*



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/22518634-15a-fdb/FT1086A/652/x16689008_EC-Rio-de-Janeiro-RJ-17-01-2013-Transpetro-Inaugura-novo-navioA-Transpetro-incorporou-ne.jpg.pagespeed.ic.JQjPosUfp-.jpg

Um dos navios pertencentes à frota da Transpetro 17/01/2013 Foto: Hudson Pontes / Agência O Globo

menos o desembolso com indenizações) de R\$ 552 milhões até 2025.

RIO - A Transpetro, subsidiária da Petrobras, fará seu primeiro Programa de Desligamento Voluntário (PDV) exclusivo para seus empregados marítimos. O programa tem uma estimativa de retorno (custo evitado de pessoal

De acordo com a empresa, o objetivo é promover a adequação do efetivo marítimo às ações de gestão ativa da frota. Os desligamentos deverão ocorrer entre setembro de 2020 e julho de 2021 e estão estimados em cerca de 557 empregados. A frota da companhia é de 49 navios.

O PDV se destina aos empregados do quadro de mar com 50 anos ou mais em regime de embarque ou em prestação de serviço em terra, seja na Transpetro, cedidos a outras empresas da Petrobras ou para órgãos do governo.

"Também podem se inscrever os empregados que estão inaptos para embarque, para os quais não há limite de idade. A companhia receberá as inscrições até o fim de agosto e os desligamentos deverão ocorrer entre setembro de 2020 e julho de 2021", destacou a empresa.

Fonte : *Jornal O Globo - RJ*

Data : 29/06/2020

EFEITO HOME OFFICE: ESPAÇO COMEÇA A VALER MAIS QUE LOCALIZAÇÃO NO MERCADO IMOBILIÁRIO

Testado na pandemia, o trabalho remoto estimula profissionais a buscarem mais conforto e tranquilidade fora dos grandes centros sem se aposentar

Por *Cássia Almeida e Henrique Gomes Batista*

SÃO PAULO E RIO - A dinâmica das cidades e das casas vai mudar com a pandemia do novo coronavírus, e os primeiros sinais começam a surgir nas metrópoles em quarentena. Segundo o IBGE, a tecnologia permitiu que, com o distanciamento social, 8,9 milhões de pessoas no país permanecessem trabalhando em casa. Há um ano, havia 1,2 milhão nessa condição.

O desejo de morar perto do trabalho começa a dar lugar ao sonho de viver numa casa maior, com quintal, que pode até ser em outra cidade, sem precisar dar adeus ao emprego.

Isso já se reflete no mercado imobiliário: a venda de casas em condomínios quadruplicou em alguns empreendimentos, e os preços deste tipo de imóveis subiram 20% desde o início da Covid-19 no Brasil. Lá fora, o movimento é parecido, e há quem tema êxodo dos grandes centros como Nova York.

— Agora tenho um escritório que nada deve ao da empresa, com espaço e privacidade— diz o executivo Rogério Pereira da Silva ao mostrar a casa para onde se mudou com a mulher e o filho, em Alphaville, na Grande São Paulo.

Desigualdade crescente

Essa tendência ganha força e muda conceitos de bairros nobres. Embora especialistas e empresários do setor imobiliário afirmem que não será o esvaziamento completo das cidades, as mudanças atuais afetam os negócios.

— O espaço está sendo mais considerado que a localização. Bairros ou cidades que não eram tão valorizados estão ganhando força — diz Angélica Quintela, gerente de marketing do Imovelweb, site de negócios imobiliários.

Tomas Alvim, coordenador do Laboratório de Cidades Arq.Futuro do Insper, onde leciona, vê riscos. Para ele, em vez de esvaziar as cidades, o ideal seria repensar a mobilidade, os horários de pico, transformando as cidades em ambientes mais amigáveis, com as características que as pessoas buscam no interior.

Ele teme que o êxodo das cidades piore o maior problema nacional: a desigualdade, com apenas a classe média com capacidade para escapar para áreas com mais espaço:

— O risco é criarmos bairros exclusivos, guetos. O que a gente fez no Brasil foi mandar a pobreza para longe da cidade. Agora há uma tentativa de se inverter este jogo, mas não como uma proposta de inclusão, mas novamente como exclusão. Podemos perder a essência da cidade, que é o convívio de pessoas diferentes, com oportunidades.

Na busca de uma casa mais confortável e perto da natureza, as regiões Serrana e dos Lagos do Estado do Rio já disputam em melhores condições com imóveis de bairros da Zona Sul da capital, e as espaçosas coberturas, até então mais difíceis de vender, são as preferidas nos lançamentos.

O corretor Antonio Carlos Lima, da Região Imóveis, em Itaipava, vendeu cinco casas no último mês, todas a partir de R\$ 1,5 milhão. A sua média de vendas era de uma por mês, antes da quarentena começar em meados de março:

— Acabei de criar um perfil em rede social e já tenho 11 mil seguidores. Há uma procura enorme.

A advogada Rosângela Delgado começa a fazer obras para tornar a sua então casa de campo mais adaptada para o trabalho. Instalará painéis de energia solar: o aquecimento da piscina é elétrico e a conta de luz subiu dez vezes com a família de quatro pessoas morando no local que só era frequentado nos fins de semana:

— Queremos passar metade do mês em Itaipava e metade no Rio. Vimos que home office é possível. A casa, toda aberta, vai ganhar tratamento acústico para manter o silêncio no trabalho.

Diego Dias, presidente da Ekko, incorporadora de casas na região da Granja Viana, na Grande São Paulo, antecipou para o fim deste ano um empreendimento previsto para o fim de 2021.

— Temos que aproveitar o momento. No primeiro semestre, tivemos recorde de vendas, R\$ 170 milhões, contra R\$ 75 milhões no primeiro semestre de 2019— diz, acrescentando que o preço de casas e de lotes em condomínios cresceu 20% desde março.

Escritórios e banheiras, as novas tendências

No desenho dos imóveis pós-pandemia, o arquiteto Ronald Goulart vê três tendências: reformas para incluir escritório, para tornar a casa mais agradável (como a instalação de banheiras) e para ampliar a cozinha. Já no mercado corporativo, o movimento é de diminuição do tamanho de escritórios das empresas.

— Estou reformando um conjunto de escritórios que funciona em quatro andares e vai passar para três com o avanço do home office.

Com as pessoas mais tempo em casa, a banheira passou a ser um item de lazer, “além de servir para lavar as compras” na pandemia, brinca Goulart. A cuba da pia também deve aumentar, para caber mais louça:

— As pessoas descobriram o que não funciona nas casas. O quarto de empregada sumiu de vez, virou escritório.

O avanço repentino do trabalho remoto fez a incorporadora Bait mudar um projeto para Copacabana, na Zona Sul do Rio. Vai incluir escritório e melhorar o fluxo de sinal de internet, além de adotar reconhecimento facial na entrada da garagem e central de entregas, para evitar ao máximo o contato com estranhos:

— Pandemias sempre provocaram transformações urbanísticas grandes. Acho que isso vai acontecer dessa vez. Com as pessoas ficando mais em casa, revimos os projetos para fazer uma casa mais compartimentada, mais organizada, que permita certa privacidade para trabalhar, com espaço para home office, ou aumentamos o quarto para caber uma escrivaninha —conta Henrique Blecher, CEO da Bait, que comprou o último terreno livre da Avenida Atlântica, de frente para o mar.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 29/06/2020

POR CAUSA DA PANDEMIA, LEILÃO DO 5G FICA PARA 2021

Apesar do governo ter planejado realizar a licitação até dezembro, técnicos da área reconhecem que diversos fatores impedem manutenção do cronograma oficial

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA - A pandemia do novo coronavírus deixou ainda mais distante a realização do leilão da quinta geração de telefonia móvel (5G) no Brasil. Já seria difícil fazer a licitação no fim deste ano, como queria o governo e a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), antes do avanço da doença pelo mundo. Agora, técnicos que trabalham diretamente com o assunto afirmam que o leilão só vai ocorrer a partir de meados de 2021.

Diversos fatores têm contribuído para a mudança nos planos. A crise da Covid-19 reduziu a capacidade de investimento das empresas, de maneira geral.

No setor de telecomunicações, não foi diferente. Por isso, as companhias passaram a pedir mais tempo para fazer caixa e conseguirem se programar para a licitação.

O leilão é apenas o primeiro passo para a implementação dessa nova tecnologia no Brasil, que ainda dependerá da expansão da infraestrutura das operadoras de telefonia.

Nesse leilão, as teles vão disputar o direito de operar as bandas de frequência nas cidades e começar a oferecer a tecnologia. Ainda não há data prevista para a entrada efetiva da operação 5G no país.

Além de assumir a obrigação de investimentos, principalmente em regiões com baixa atratividade econômica, as empresas terão que pagar valores ao governo como outorga. Essas duas variáveis vão se somar para definir quem sairá vencedor em cada bloco de exploração das faixas de frequência.

Os valores envolvidos na operação ainda não foram definidos, mas devem girar em torno de R\$ 20 bilhões, com parte importante disso tendo que ser paga ao governo logo após o leilão.

As companhias de telecomunicações também cobraram uma decisão do governo sobre a presença ou não da chinesa Huawei na construção da infraestrutura das redes de 5G no Brasil, e em que termos isso poderia ocorrer.

Por exemplo, se será limitado o percentual de participação da empresa nas redes brasileiras e se haverá bloqueios à presença da chinesa em algumas localidades ou aplicações.

A Huawei não é uma operadora de telefonia e, portanto, não participará do leilão. Mas a empresa é uma das maiores fornecedoras de tecnologia para infraestrutura 5G no mundo, ao lado da sueca Ericsson e a finlandesa Nokia.

Porém, os Estados Unidos pressionam para que países como o Brasil vetem a Huawei na construção das redes de infraestrutura com o argumento de que a empresa representa risco à segurança das informações.

A decisão sobre a presença da Huawei é importante para as empresas de telecomunicações porque isso poderá afetar o plano de investimento. Um eventual veto à chinesa pode deixar a construção da rede mais cara.

Há ainda outro problema que teve a solução adiada por conta do novo coronavírus. A pandemia atrasou os testes em campo para definir uma solução para as antenas parabólicas, que interferem no sinal do 5G.

Uma das faixas que serão leiloadas é usada para a recepção de canais abertos de televisão pela banda C, recebida nas antenas parabólicas domésticas, que captam os sinais de um satélite. Também é usada pelas emissoras de televisão em transmissões internas como, por exemplo, a recepção do sinal da cabeça de rede por uma filiada.

Anatel confirma novo prazo

Procurada, a Anatel confirmou que o leilão ficará para 2021. A agência disse que "tem envidados esforços para promover com a maior celeridade possível o que será um dos maiores leilões (senão o maior) em termos de disponibilização espectro no mundo".

A proposta de edital de licitação traz a oferta de blocos em três faixas de frequência, tendo sido submetida à consulta pública pelo prazo de 60 dias.

Atualmente as contribuições estão sendo analisadas pelo corpo técnico da agência e, uma vez concluída essa etapa, as minutas resultantes serão objeto de avaliação jurídica, a fim de que a proposta seja encaminhada novamente ao Conselho Diretor para deliberação final.

"A esse respeito, considerando os prazos administrativos aplicáveis após a publicação do edital, espera-se que as sessões públicas da licitação ocorram em 2021", diz a nota.

Fonte : Jornal O Globo - RJ

Data : 27/06/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CERCA DE 60% DA INDÚSTRIA TRABALHA COM OCIOSIDADE, DIZ PRESIDENTE DA CNI

A situação da indústria brasileira neste momento e pandemia é muito ruim, com cerca de 60% do setor trabalhando com ociosidade da sua capacidade instalada, disse nesta segunda-feira, 29, o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Braga de Andrade, participante de uma live organizada pela Editora Globo. O evento também conta com participações do presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia (DEM-RJ), e do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luiz Fux.

De acordo com Andrade, os segmentos da indústria considerados essenciais, com a de alimentos, por exemplo, até têm trabalhado mais que o normal para atender ao aumento da demanda. “O auxílio emergencial de R\$ 600,00 ajudou a aumentar a demanda de produtos essenciais”, disse.

Mas o resto da indústria, segundo Andrade, tem vivido uma situação muito ruim. Ele aponta como setores que estão enfrentando dificuldades os segmentos de eletrodomésticos e mobiliários, entre outros.

O presidente da CNI elogiou a regulamentação da MP 936 que permitiu a redução da jornada de trabalho e salários por ela propiciar que as empresas possam segurar os empregos de todos os setores da economia, mas especialmente da indústria, que trabalha com funcionários de elevada qualificação.

Por outro lado, criticou Andrade, os micros e pequenos empresários da indústria, que mais emprega, estão enfrentando dificuldades para acessar o crédito que foi liberado pelo governo. “Muito pouco do crédito tem chegado para os micros e pequenos empresários da indústria. Até começo de junho só R\$ 3 bilhões foram liberados”, disse.

De acordo com ele, se esses empresários chegarem ao ponto de pedir recuperação judicial, nunca mais eles voltarão para suas atividades porque, de acordo com Andrade, a Receita Federal Brasileira passa a tratar quem pede recuperação judicial como mau pagador.

“Se esse empreendedor quebra, fica quebrado para sempre. Falamos muito dos EUA, mas lá o Walt Disney quebrou quatro vezes antes do sucesso. Temos exemplos do Donald Trump. Aqui, se o empresário quebra, a Receita o condena”, comentou. “Agora estamos esperando que o fundo garantidor de crédito seja regulamentado até o fim deste mês como foi prometido”, disse o presidente da CNI.

Para ele é preciso que haja garantias do crédito pelo Tesouro para que os micros e pequenos empresários não cheguem ao ponto de quebrarem.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/06/2020

PETROBRAS NEGA ADIAR ACT E MARCA 1ª REUNIÃO COM SINDICATOS PARA DIA 30

Por Denise Luna

Rio - Enquanto os sindicatos dos petroleiros brigam para prorrogar a validade do Acordo Coletivo do Trabalho (ACT) até novembro, pela impossibilidade de realizar assembleias da categoria em meio à pandemia do covid-19 para discutir a proposta da Petrobras, a estatal marcou para a terça-feira, 30, a primeira reunião sobre o tema.

Segundo a Federação Nacional do Petroleiros (FNP), que reúne cinco sindicatos, a Petrobras informou que não trabalha com a possibilidade de prorrogar o ACT e que pretende terminar todo o processo até o dia 31 de agosto. O dissídio dos petroleiros é em setembro.

“A FNP e seus sindicatos não vão aceitar que a empresa se aproveite da pandemia para retirar direitos dos trabalhadores e precarizar ainda mais as condições de trabalho”, disse a FNP em nota nesta segunda-feira, ressaltando que vai insistir na prorrogação do acordo durante a reunião.

A Federação Única dos Petroleiros (FUP), que congrega 13 sindicatos, também já havia se manifestado pela prorrogação do ACT, alegando que o calendário da negociação foi divulgado de forma unilateral pela empresa aos seus empregados.

De acordo com a FUP, não houve consulta prévia à entidade e a pauta ainda está sendo discutida regionalmente, para deliberação na segunda quinzena de julho, durante um congresso nacional.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/06/2020

EUA VÃO AUTORIZAR VOOS DE TESTE COM 737 MAX DA BOEING, DIZ AGÊNCIA

Classificado como 'defeituoso e perigoso', avião está em terra desde 13 de março de 2019, depois de dois acidentes que tiraram a vida de 346 pessoas

WASHINGTON - As autoridades reguladoras do setor aéreo dos Estados Unidos estão prontas para iniciar os testes de voo para certificação com o 737 MAX da Boeing nesta segunda-feira, 29, de acordo com uma publicação neste domingo da agência de notícias Dow Jones Newswires. Com isso, a fabricante de aviões norte-americana espera retomar as operações com o modelo em torno do final deste ano.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/3/1555793146134.jpg>

Comitê do Congresso norte-americano considerou o Boeing 737 MAX "perigoso e defeituoso" Foto: Matt McKnight/Reuters

Os testes de certificação, programados para serem realizados em conjunto com a Boeing e previstos para durar três dias, representam um marco para o aguardado retorno da frota do modelo MAX. Os aviões permanecem em solo há 15 meses, desde os dois acidentes que resultaram na morte de 346 pessoas e provocaram o maior golpe na reputação da

fabricante de aviões em seus 103 anos de história.

Segundo o porta-voz da Boeing, a empresa "continua a trabalhar ativamente para o retorno do MAX com segurança".

Na última sexta-feira, ao final do dia, a Federal Aviation Administration (FAA, Administração Federal de Aviação) deu sinal verde para o início dos voos de teste a partir de amanhã, de acordo com uma pessoa familiarizada com as discussões.

Oficiais da FAA têm afirmado que não dariam início ao processo para certificação com voos de teste ou qualquer outra ação para recertificar o MAX até que todas as perguntas e preocupações da agência fossem respondidas satisfatoriamente.

Avião perigoso

Em março deste ano, o Comitê de Transporte do Congresso dos Estados Unidos se referiu ao 737 Max como um avião "basicamente defeituoso e perigoso", o que demonstraria a necessidade de reformar as leis e regulamentos relacionados com a certificação de aviões comerciais.

"O fato de que vários erros de desenho técnico ou erros de certificação haviam sido considerados 'em conformidade' pela FAA, ilustra uma necessidade crucial de reformas legislativas e regulatórias", disse a conclusão do informe preliminar apresentado pelo comitê.

"Desenvolver um avião comercial que cumpra com as obrigações da FAA, mas que é basicamente defeituoso e perigoso, deixa uma evidência de um sistema de vigilância da aviação que necessita urgentemente de mudanças", afirmou o comitê.

Acidentes

O avião símbolo do fabricante está em terra desde 13 de março de 2019, depois de dois acidentes que tiraram a vida de 346 pessoas. O sistema antibloqueio MCAS foi questionado e, atualmente, a Boeing está trabalhando em uma solução.

A gigante da aviação com sede em Seattle, nos Estados Unidos, teve que suspender as entregas e em janeiro decidiu parar a produção. A organização também substituiu seu diretor gerente. Esta é a crise mais grave nos 104 anos da famosa fabricante aeronáutica, que fez aflorar numerosos problemas. / COM DOW JONES NEWSWIRES

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 29/06/2020

VALOR ECONÔMICO (SP)

EUA PRESSIONAM EUROPA A LARGAR MAIOR EMPRESA CHINESA DE EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Documentos e fontes indicam que os EUA veem uma maior presença da Nuctech na Europa como uma ameaça para a segurança e os negócios do Ocidente

Por Valor, Com Dow Jones Newswires — São Paulo 29/06/2020 09h38 Atualizado

Os Estados Unidos estão pressionando a Europa a deixar de fazer negócios com a Nuctech, a maior fabricante de equipamentos de triagem de segurança da China, em um novo capítulo das recentes tensões entre os dois países.

Documentos e fontes indicam que os EUA veem uma maior presença da Nuctech na Europa como uma ameaça para a segurança e os negócios do Ocidente.

A campanha liderada pelo Conselho de Segurança Nacional e várias agências de inteligência dos EUA tenta convencer os governos europeus a rever os negócios com a Nuctech. Sistemas de triagem de bagagem e passageiros da companhia chinesa são cada vez mais comuns em portos, fronteiras e aeroportos do Velho Continente.

A ação dos EUA, que ganhou força em maio, é similar à ofensiva para tentar impedir que a Huawei seja escolhida por vários países como fornecedora de equipamentos para a instalação de redes 5G.

Assim como ocorre com a gigante chinesa de telecomunicações, a campanha contra a Nuctech é um teste da capacidade dos EUA de convencer seus aliados a abandonar um fornecedor mais acessível com base em preocupações de segurança que as empresas chinesas consideram injustificadas.

A Nuctech está competindo por negócios em mais de 12 países europeus, de acordo com um memorando interno do Departamento de Estado ao qual o "Wall Street Journal" teve acesso.

A Finlândia, integrante da Otan, selecionou a Nuctech em junho para fornecer scanners de carga ao longo da fronteira com a Rússia. A empresa chinesa foi a única a disputar a licitação no país e ofereceu preços baixos. O governo local não encontrou motivos de segurança para rejeitar os equipamentos.

O mercado de equipamentos de segurança para portos, aeroportos e fronteiras movimentou US\$ 7,7 bilhões em 2019, de acordo com a Insight Partner. No entanto, há preocupação com a segurança das informações, já que cada vez mais os sistemas de triagem estão ligados a base de dados de passageiros e de manifestos de carga.

Esses sistemas poderiam dar à Nuctech e outras empresas acesso a informações pessoais e comerciais. As autoridades dos EUA temem que a companhia chinesa possa entregar esses dados a Pequim, de acordo um segundo memorando do Departamento de Estado obtido pelo "WSJ".

O documento, que detalha a campanha de lobby contra a empresa chinesa, diz que o domínio da Nuctech na Europa gera preocupações de segurança para o transporte civil e militar entre os integrantes da Otan.

A Nuctech afirmou não ter conhecimento da campanha americana e disse não receber apoio ou instruções do governo da China. A empresa também garantiu que seus produtos não representam um risco de segurança.

O vice-gerente da filial da Nuctech na Holanda, Robert Bos, afirmou que os dados gerados pelos dispositivos da empresa pertencem apenas aos clientes e não são repassados ao governo chinês ou a qualquer outra entidade.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/06/2020

GOVERNO CONFIRMA INCORPORAÇÃO DA RIO-SANTOS PELA DUTRA

O projeto prevê iluminação de led na estrada, câmeras a cada 500 metros, terceira e quarta faixa e uma nova descida da Serra das Araras

Por Bruno Villas Bôas, Valor — Rio 29/06/2020 14h31 Atualizado

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, confirmou nesta segunda-feira que a futura concessão da rodovia Presidente Dutra (BR116) vai incorporar a rodovia Rio-Santos (BR-101), com previsão investimentos desde a saída do Rio de Janeiro até a chegada em Ubatuba, no litoral norte de São Paulo.

“Incorporamos a Rio-Santos para dentro da concessão porque tinha fôlego, caixa financeiro para isso”, disse o ministro, durante live realizada pela FGV Transportes.

Sem especificar data, o ministro disse que o projeto da Rodovia Presidente Dutra está para ser enviado ao Tribunal de Contas da União (TCU), com previsão de investimentos de R\$ 14 bilhões. O projeto prevê iluminação de led na estrada, câmeras a cada 500 metros, terceira e quarta faixa e uma nova descida da Serra das Araras.

Na Rio-Santos, o projeto prevê duplicar a rodovia do Rio até o município de Angra dos Reis. O trecho restante até Ubatuba receberia obras de “adequação de capacidade”. O ministro lembrou que o projeto final resulta de audiências públicas, quando sofreu uma série de modificações pelos participantes.

Freitas mostrou-se otimista com a concessão da rodovia, prevista para o próximo ano. Segundo ele, nove empresas marcaram reuniões para tratar do projeto. Delas, três seriam empresas estrangeiras ainda sem investimentos no país. “Sabemos que vai ter leilão extremamente concorrido”, disse.

Crise não tirou liquidez do mercado

Tarcísio disse também que a crise provocada pela pandemia de covid-19 não retirou liquidez do mercado para investimentos em infraestrutura. Segundo ele, o investidor apenas está em “compasso de espera” para identificar as melhores oportunidades.

Boletim divulgado na semana passada pela Secretária de Política Econômica, do Ministério da Economia, mostrou que a crise desacelerou novas operações no mercado de capitais para financiamentos a projetos de infraestrutura e logística. No ano, até abril, as emissões de debêntures incentivadas somaram R\$ 3,84 bilhões, queda de 40% em relação ao mesmo período de 2019.

Para trazer esses investidores, o ministro afirmou que o país precisa oferecer um portfólio amplo de oportunidades de investimentos. “Ninguém se prepara para entrar num país, estudar o sistema tributário, a legislação, para participar de um único leilão. Há dispêndios nisso. Quando oferecemos portfólio, aumentamos a atratividade”, disse ele.

O ministro citou como exemplo a expectativa de leiloar no próximo ano 3.800 quilômetros de rodovias no Paraná, que devem gerar investimentos de cerca de R\$ 50 bilhões. Ele também citou a expectativa da nova concessão da rodovia Presidente Dutra, que liga São Paulo e Rio de Janeiro, cujo contrato vence em 2021.

“O investidor percebe que se perder um ativo, tem outro. Então, trabalha para ganhar outro leilão porque sabe que terá oportunidades de mais ativos e de sinergia”, explicou Tarcísio. “O investidor pode compartilhar centros de operação, otimizar custos.”

O ministro reiterou ainda que espera leiloar 43 aeroportos até o final do governo Bolsonaro, incluindo relicitação de Viracopos, além do bloco que aeroportos que vai incluir o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro. Ao todo, o governo prevê atrair R\$ 250 bilhões de investimento estrangeiro em infraestrutura nos próximos anos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/06/2020

PETROLEIRAS ESTREIAM NO BRASIL EM MEIO À CRISE E AJUSTAM INVESTIMENTOS

Queda na cotação do petróleo provocou mudanças nos planos das companhias que adquiriram campos maduros

Por André Ramalho — Do Rio 29/06/2020 05h00 Atualizado

No meio de uma das maiores crises do setor de óleo e gás, duas novas empresas especializadas em recuperar campos maduros estreiam este ano no mercado brasileiro. A 3R Petroleum e a Trident Energy terão pela frente, contudo, um cenário bem diferente daquele que as duas esperavam quando assinaram, em 2019, seus respectivos contratos com a Petrobras para aquisição de ativos no país.

O momento exigirá ajustes. A expectativa é que os investimentos na recuperação dos ativos adquiridos, que já se encontram em fase de declínio, terão um ritmo menor que o inicialmente previsto.

Quando as duas empresas assinaram seus contratos com a Petrobras, em meados de 2019, o preço do barril do petróleo era negociado acima dos US\$ 60. Com a deterioração da demanda, desencadeada pela pandemia da covid-19, a commodity chegou a ser negociada em abril abaixo dos US\$ 20 e agora gira em torno de US\$ 40.

Na avaliação da Bain & Company, a atual crise deve estabelecer um novo patamar de preços, mais baixo, em relação aos pré-crise. Segundo a consultoria, choques do petróleo ocasionados por questões geopolíticas (como a Guerra do Golfo de 1991) ou por recessões econômicas (como a crise dos subprimes, de 2008) costumam recuperar os patamares de preços anteriores. O choque atual, no entanto, se assemelha mais às crises de 1986 e 2015, mais estruturais.

É nesse novo contexto de mercado que a 3R Petroleum assumiu este mês a operação do polo Macau (RN), que produz cerca de 4 mil barris/dia de óleo. A petroleira é controlada pela Starboard Restructuring Partners, gestora de private equity que comprou este ano a Ouro Preto Óleo e Gás, do empresário Rodolfo Landim.

O presidente da 3R, Ricardo Savini, disse que, diante do choque do petróleo, a empresa optou, num primeiro momento, por postergar para 2021 as intervenções de revitalização de Macau originalmente previstas para este ano. Com a recente valorização da commodity, a empresa já considera antecipar parte das atividades que ficariam para o ano que vem. “Com a recuperação do preço do Brent, decidimos seguir com os investimentos planejados e vamos investir ainda em 2020. Estamos otimistas com a recuperação do mercado até porque o retorno dos investimentos do onshore é imediato”, afirmou Savini ao Valor.

Caminho parecido está sendo tomado pela PetroRecôncavo, que não é bem uma novata, mas que em 2019 deu um importante passo de expansão no país, ao comprar da Petrobras o polo Riacho da Forquilha (RN). O presidente da companhia, Marcelo Magalhães, afirma que a crise pegou a empresa com o “pé no acelerador” nas atividades de revitalização do ativo e que foi preciso desmobilizar sondas e postergar investimentos para preservar o caixa. Segundo ele,

contudo, a petroleira começou, agora, a reativar sondas. A expectativa é investir este ano entre 70% e 80% do programa inicial.

Magalhães disse que a empresa não se arrepende do negócio, fechado por US\$ 384 milhões, e que, pelo contrário, mantém o interesse em novas aquisições. “O plano de investimentos de US\$ 150 milhões em cinco anos está mantido. É só uma questão de mudança no timing em que vamos atingir o pico da curva de produção”, disse.

Além da 3R Petroleum, a lista de estreantes em campos maduros no Brasil inclui a Trident Energy - petroleira especializada em campos maduros que foi criada em 2016, com foco na América Latina e África, e que conta com um suporte de US\$ 600 milhões da private equity Warburg Pincus. A empresa atua na Guiné Equatorial e assinou em 2019 contrato de US\$ 851 milhões com a Petrobras para compra dos polos Pampo e Enchova, em águas rasas na Bacia de Campos.

A Trident Energy obteve este mês a autorização da Agência Nacional de Petróleo (ANP) para a aquisição dos ativos, um dos últimos trâmites necessários para conclusão do negócio. Segundo o órgão regulador, o plano de desenvolvimento de Pampo e Enchova prevê investimentos da ordem de US\$ 1 bilhão, com potencial de adição de 203,5 milhões de barris de óleo em reservas.

Quem também estreou recentemente no Brasil foi a Perenco, que assumiu no fim de 2019 os polos de Pargo, Carapeba e Vermelho, na Bacia de Campos, depois de pagar US\$ 398 milhões, mas que logo nos seus primeiros meses de operação viu o cenário do mercado mudar por completo. Em maio, o presidente da companhia no Brasil, Timothee de Reynal, disse que tem feito “muitos esforços” para reduzir seus custos nos ativos adquiridos, para tirar as operações do vermelho e torná-las viáveis com um preço de petróleo entre US\$ 20 e US\$ 30 o barril.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/06/2020

TRANSPETRO APROVA PROGRAMA DE DESLIGAMENTO VOLUNTÁRIO

A companhia espera cortar 557 vagas entre setembro de 2020 e julho de 2021

Por Raquel Brandão e André Ramalho, Valor — São Paulo e Rio

A Transpetro, subsidiária da Petrobras, aprovou a criação de um programa de desligamento voluntário (PDV) para seus empregados, informou a petroleira.

A companhia espera cortar 557 vagas entre setembro de 2020 e julho de 2021, o que representa 8,5% de seu quadro de pessoal. A subsidiária fechou o ano de 2019 com um efetivo de 6.475 funcionários, sendo 42% deles alocados nas atividades em mar.

A estimativa de retorno (custo evitado de pessoal menos o desembolso com indenizações) é de R\$ 552 milhões até 2025 e, segundo a Petrobras, visa promover a adequação do efetivo marítimo às ações de gestão ativa da frota.

“O PDV é uma importante ferramenta de gestão de efetivo, sendo mais uma medida com foco na redução de custos, a fim de reforçar a resiliência dos negócios da companhia”, diz a empresa em comunicado.

Alienação de navios

A Transpetro encerrou 2019 com uma frota de 59 navios, com capacidade para transporte de 4,8 milhões de toneladas de porte bruto. Segundo o relatório anual da empresa, a companhia estuda a viabilidade econômica e técnica para antecipar a alienação dos navios com pior performance operacional da frota.

Em 2019, a eficiência operacional da frota, representada pelo Índice de Disponibilidade Operacional (IDO), caiu de 96,7 para 94,8. O desempenho operacional de embarcações com mais de 25 anos obteve índice de 88%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 29/06/2020

CONSUMO DE DIESEL ENTRA EM RITMO DE RECUPERAÇÃO

Alguns segmentos já estão nos níveis da pré-pandemia

Por André Ramalho — Do Rio 29/06/2020 05h00 Atualizado há 12 horas 29/06/2020

Anelise Lara, diretora de refino e gás natural da Petrobras, diz que espera para junho e julho novos “aumentos moderados” na demanda pelos combustíveis — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O consumo de diesel, no Brasil, atingiu o fundo do poço em abril, mas vem dando sinais de recuperação desde então. Empresas como a Petrobras, a BR Distribuidora e a Raízen relatam já ter atingido os níveis pré-crise nas vendas do derivado. Junho, segundo fontes do setor, foi um bom mês. Os números da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), por sua vez, mostram que o mercado ensaia uma recuperação, mas que ela ainda não é completa

O diretor de relações institucionais da Raízen, Cláudio Oliveira, explica que a retomada do consumo de diesel está atrelada, essencialmente, à atividade do agronegócio, sobretudo a safra de grãos. A agricultura tem sido impulsionada pela recuperação da economia chinesa, pelo clima mais seco e pelo fato de os portos estarem mais livres, diante da crise econômica - o que fez com que o escoamento da safra fique sem concorrentes logísticos.

“Nossos postos de rodovia estão indo muito bem, bastante demandados. Mas é uma retomada quase exclusivamente devido ao agronegócio. O setor industrial ainda não recuperou de fato e o transporte rodoviário [de passageiros] mostra sinais de melhora, mas ainda abaixo [dos níveis pré-pandemia]”, comentou o executivo.

Oliveira conta que as vendas de diesel da distribuidora voltaram ainda em maio aos níveis pré-pandemia (ou seja, anteriores ao fim de março). Em junho, segundo o executivo, a demanda se intensificou ainda mais, puxada pelo aumento das exportações de grãos - a companhia, porém, não informa os percentuais de crescimento frente aos meses anteriores à crise.

O executivo destaca, no entanto, que chama a atenção o crescimento da demanda nas regiões Norte e Nordeste. A Raízen responde por 17,7% do volume de vendas do diesel no país, ficando atrás da BR e da Ipiranga.

É nos grandes centros urbanos que há mais restrições ao consumo do derivado, sobretudo no sistema de transporte coletivo. Oliveira ressalva que, apesar da recuperação ainda que tímida desse setor, a pandemia tem se interiorizado e que cidades menores também passarão a conviver com restrições na mobilidade, nos próximos meses.

Além da Raízen, a BR - líder no volume de vendas de diesel, com participação de mercado de 28,9% - também vem sentindo uma melhora nos números do mercado de diesel. O presidente da empresa, Rafael Grisolia, disse, durante a “Live do Valor”, na semana passada, que vê com otimismo a recuperação da demanda do derivado. Ele destacou que os dados de venda de diesel costumam funcionar como um bom indicador antecedente de reativação da economia.

Segundo a BR, em abril, os volumes vendidos pela empresa estavam cerca de 5% abaixo da média do primeiro trimestre (excluída a última semana de março, quando o isolamento social começou a ganhar força no país). Em maio, esses volumes já estavam 3% maiores, na mesma base de recuperação. Em junho já se observam números compatíveis ao de março.

“Além deste [segmento do agronegócio], o segmento sucroenergético também colabora, bem como a grande resiliência demonstrada nas demandas para os setores de mineração e celulose”, informou a distribuidora.

Comportamento semelhante tem sido reportado pela Petrobras, responsável por 98% da capacidade de refino do país. No início do mês, a diretora de refino e gás natural da estatal, Anelise Lara, afirmou que a demanda pelo combustível já havia se recuperado para os níveis pré-crise. A executiva destacou ainda que espera para junho e julho novos “aumentos moderados” na

demanda pelos combustíveis. Anelise citou que, em maio, a companhia vendeu 3,2 bilhões de litros de diesel.

Faltam dados no mercado, porém, sobre como têm se comportado as vendas em junho, na comparação com igual período do ano passado. Os dados da ANP mostram, por sua vez, que, pelo menos até maio, a demanda ainda não havia se recuperado completamente.

De acordo com o órgão regulador, o consumo nacional de diesel subiu 8,7% no mês passado, ante abril, pico das medidas de isolamento social impostas pelas autoridades públicas na tentativa de conter o avanço do novo coronavírus. O levantamento da ANP mostra, contudo, que as vendas do derivado ainda se mantinham, em maio, 9% abaixo dos patamares de igual mês de 2019 e 3,5% abaixo da média do primeiro trimestre. Ao todo, foram comercializados no mês passado 4,361 bilhões de litros do produto.

As transportadoras também tem notado uma recuperação desde maio. Dados da AT&M Tecnologia, empresa responsável pela averbação de 90% do transporte de cargas do país, indicam uma alta de 13% em relação a abril no valor movimentado - embora na comparação com o mesmo mês de 2019 ainda haja uma queda de 6%.

Essa alta tem sido puxada pelos setores comércio eletrônico, agronegócio, medicamentos, produtos de higiene e perfumaria e supermercados, segundo a companhia, que, em maio, ainda observou uma retração no segmento automotivo e industrial.

Para Cesar Meireles, presidente da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), a expectativa é que com a reabertura do varejo em diversas regiões, esse aumento no fluxo de caminhões se intensifique. “Estamos vendo uma retomada da logística, que nada mais é do que um reflexo da flexibilização do isolamento, mas ainda é cedo para dizer quanto essa alta irá representar”, afirma. (Colaborou Taís Hirata, de São Paulo)

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 29/06/2020*



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DO GLOBO

PETROBRAS RECUPERA MAIS R\$ 265 MILHÕES APÓS NOVO ACORDO DE LENIÊNCIA

Total de recursos devolvidos para a companhia em decorrência de acordos de colaboração, leniência e repatriações ultrapassou o montante de R\$ 4,5 bilhões.

Por Reuters

A Petrobras recebeu nesta semana mais R\$ 265,1 milhões em decorrência de um acordo de leniência, informou a assessoria de imprensa da estatal neste sábado (27). Desta vez, o trato foi celebrado pela Technip Brasil e Flexibras, empresas do Grupo Technip.

Assim, o total de recursos devolvidos para a companhia em decorrência de acordos de colaboração, leniência e repatriações ultrapassou o montante de R\$ 4,5 bilhões, como resultado das investigações da Operação Lava Jato.

Arrecadação com royalties do petróleo tomba 30,8% em maio e pode cair mais de R\$ 12 bilhões em 2020

Somente nos últimos 12 meses, a estatal conseguiu recuperar R\$ 1,2 bilhão dos recursos desviados por atos de corrupção que afetaram a empresa, acrescentou a Petrobras em nota.

Em julho de 2019, a Petrobras já havia recebido a primeira parcela de referido acordo no montante de cerca de 313 milhões de reais, que somada à segunda parcela recebida nesta semana, totaliza mais de 578 milhões de reais restituídos à companhia em razão do referido acordo.

No comunicado, a Petrobras lembrou que atua como coautora do Ministério Público Federal e da União em 18 ações de improbidade administrativa em andamento, além de ser assistente de acusação em 70 ações penais relacionadas a atos ilícitos investigados pela Operação Lava Jato.

Fonte : G1 – O Portal de Notícias do Globo

Data : 29/06/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONGRESSO DEVE CONJUGAR BR DO MAR COM PL SOBRE CABOTAGEM, DIZ TARCÍSIO

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 29/06/2020 - 18:05



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/160201-cabotagem.jpg>

Arquivo

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, afirmou, nesta segunda-feira (29), que possivelmente o Congresso Nacional deverá conjugar o projeto BR do Mar, do governo federal, com a Proposta de Lei (PL 3129/2020) da senadora Kátia Abreu (PP/TO), ambos relacionados à cabotagem. Embora diferentes em alguns pontos, o ministro acredita que, com base nos dois projetos, a cabotagem terá maior abertura

para se desenvolver com menor custo. Uma das propostas do BR do Mar se refere à redução do ICMS sobre o bunker. A respeito disso, Freitas afirmou que o feedback com os governadores tem sido positivo e que o estado do Espírito Santo deve ser o primeiro a aderir à proposta do governo.

De acordo com o ministro, a proposta do BR do Mar tem como principal objetivo reequilibrar a matriz de transportes no Brasil, atualmente ainda muito apoiada no sistema rodoviário. Ele afirmou que a cabotagem vem obtendo um crescimento de 3% ao ano, mas que pode crescer de 25% a 30% ao ano. Para tanto, o projeto de lei tem como proposta aumentar de imediato a frota disponível e reduzir os custos das operações. A ideia é permitir o afretamento a casco nu, bem como o afretamento por viagem sem suspensão de bandeira. Além disso, segundo ele, o projeto visa também garantir a empregabilidade aos marítimos nacionais, oferecendo segurança jurídica nas relações trabalhistas.

O ministro frisou que, no final das contas, a ideia é focar os incentivos da indústria naval nos setores “onde ela realmente é competente” como é o caso do setor de apoio marítimo, portuário e navegação interior. Segundo ele, a previsão é de que o apoio marítimo cresça nos próximos anos, impulsionado pelo crescimento do segmento de óleo e gás com os investimentos que serão feitos, sobretudo, no pré-sal. “Os leilões que foram feitos nos últimos anos, as discussões sobre se muda o regime de partilha para o de concessão, tudo isso vai mexer com indústria naval e vai ser importante para o desenvolvimento da cabotagem”, garantiu Freitas durante Webinar sobre o panorama atual e o futuro da infraestrutura brasileira de transportes realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Ele afirmou ainda que desde o início do projeto do BR do Mar, os governadores foram provocados a respeito da possibilidade de reduzir ou zerar o imposto sobre o combustível naval, o bunker. De acordo com ele, caso isso ocorra, os estados não serão muito onerados, tendo em vista que o ICMS representa um valor pequeno em termos de arrecadação para cada estado. Ele disse que a

pasta tem conversado como alguns governadores, como dos estados do Pará e Espírito Santo, e que o feedback tem sido positivo. “Então acho que a gente pode esperar os governadores fazendo esse movimento de zerar ou diminuir brutalmente o ICMS. Isso não tem impacto importante nas contas dos estados e vai aumentar bastante a movimentação”, disse. Freitas informou que o estado do Espírito Santo deve ser o primeiro a fazer a adesão ao projeto.

Ainda durante a videoconferência, o ministro reafirmou que o governo deve fazer a fusão entre a Empresa de Planejamento Logístico S.A (EPL) com a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Segundo ele, essa iniciativa está alinhada à política do governo federal de “enxugamento” da máquina pública, e tem como meta reduzir custos e tornar mais efetiva a ação de uma única empresa no planejamento e estruturação de projetos. “Hoje existe uma zona cinzenta entre a EPL e Valec, uma superposição de atividades que podem ser suplantadas e as tarefas podem ser realizadas perfeitamente por uma empresa só”, disse. Ele lembrou que atualmente a EPL vem realizando a estruturação de projetos, incluindo dos arrendamentos portuários. “Então é dar mais potência e capacidade para essa empresa fazer mais estruturas, cada vez mais projetos de qualidade e prestação de serviço”, completou.

Além disso, outra meta do Ministério da Infraestrutura é fortalecer as agências reguladoras para aumentar seu papel de acurácia e ganhar mais efetividade. Para Freitas, é importante que o país tenha bons reguladores, considerando que a estratégia do governo é colocar a maior parte da estrutura do país nas mãos da iniciativa privada.

Tal perspectiva faz parte do quarto pilar sobre o qual se assenta a pasta, segundo Tarcísio, e que diz respeito ao fortalecimento institucional. Além desse pilar, o primeiro trata da transferência maciça de ativos para a iniciativa privada; o segundo pilar diz respeito à resolução de passivos, principalmente relacionados a concessões que “deram errado” e o terceiro seria o pilar da execução de obras públicas. Sobre este último pilar, o ministro afirmou que a prioridade foi dada às obras já em andamento.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 29/06/2020*

STOLTHAVEN EXPANDE TERMINAL E INVESTE EM TECNOLOGIA PARA OTIMIZAÇÃO DO ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28/06/2020 - 19:25



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200628-acordo.jpg>

Plano de expansão do terminal da empresa contemplou obras de revitalização e implantação de sinalização com semáforos inteligentes

A Stolthaven Santos, empresa do grupo Stolt-Nielsen Limited, anuncia ações e investimentos junto à prefeitura da cidade de Santos, atendendo legislação municipal. O Termo para Implantação de Medidas Mitigatórias (TRIMMC) foi assinado na quarta-feira

(24) pelo prefeito Paulo Alexandre Barbosa e o gerente-geral da Stolthaven no Brasil, Marcelo Tiacci Schmitt.

Instalada no bairro Alemoa, em Santos há mais de 40 anos, a empresa realizou obras de expansão da área de tanques em seu terminal, entre os anos de 2017 e 2019, para armazenagem de combustíveis. Com isso, foi preciso atender a algumas exigências legais do município para garantir a continuidade de suas atividades no local sem gerar impactos negativos à sociedade, resultantes do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV)[1].

O terminal ocupa uma área de aproximadamente 94 mil m² e, na expansão mais recente, a empresa investiu em novos tanques para armazenagem de combustíveis, ampliando sua capacidade em 15mil m³, totalizando os atuais 150mil m³. Isso gerou a necessidade de avaliação do impacto da obra no entorno, considerando população e demais terminais de outras empresas

também instaladas no local - a área de influência do empreendimento inclui, parcialmente, o bairro Chico de Paula.

Um Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) foi elaborado. As ações da Stolthaven Santos foram divididas em frentes que tiveram graus de prioridade e urgência formalizados no TRIMMC.

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

O cruzamento entre a Avenida Doutor Albert Schweitzer e Rua Augusto Scaraboto é ponto de problemas diários envolvendo congestionamento e excesso de veículos, o que acaba impactando diretamente no planejamento logístico das empresas ali instaladas e caminhoneiros, assim como na rotina dos funcionários, moradores e pedestres que por ali circulam diariamente. O problema será resolvido com os investimentos semaforicos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2020

EM MEIO À PANDEMIA, PORTOS INTENSIFICAM AÇÕES DE SUSTENTABILIDADE E QUALIDADE DE VIDA

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 28/06/2020 - 18:00

A crise sanitária provocada pelo novo coronavírus nos impõe reflexões importantes sobre o futuro das próximas gerações. E esse debate atravessa questões relacionadas à qualidade de vida e ao meio ambiente. Desse modo, os diversos setores da economia já entendem que o processo de retomada no contexto de pós-pandemia precisa andar de mãos dadas com as questões ambientais. Os portos brasileiros, entendendo o impacto que sua atividade pode provocar no meio ambiente e na cidade do entorno, vêm buscando intensificar não apenas o cuidado com a saúde da comunidade portuária, como também ações e projetos visando à sustentabilidade e a garantia da qualidade de vida da população.

O diretor de meio ambiente da Portos Paraná, João Paulo Ribeiro Santana, acredita ser pertinente nesse momento reforçar a reflexão sobre como as atitudes no setor portuário podem provocar alterações no meio ambiente. E, a partir daí, pensar medidas que busquem atender as demandas da população sem causar impactos para as gerações futuras. Nesse sentido, ele defende a importância do constante monitoramento ambiental das atividades portuárias a fim de agir para mitigar possíveis efeitos negativos.

Uma dos projetos com base na sustentabilidade vem sendo a adesão a tecnologias sustentáveis. O objetivo é que aos poucos o Porto de Paranaguá possa executar a transição de matrizes energéticas, bem como propor e executar mudanças de hábito “em todas as escalas”, que a atual situação global impõe.

Embora segundo o diretor de relações com o mercado e planejamento da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Jean Paulo Castro e Silva, ainda não seja possível citar mudanças significativas no quesito responsabilidade ambiental, já se percebe, de forma mais ampla, maior preocupação com ações solidárias. O Porto do Rio de Janeiro, por exemplo, vem formando uma rede com as empresas que atuam no porto, com o intuito de contribuir com as populações carentes do entorno e com os centros de saúde comunitários.

Além disso, ele destacou que a CDRJ vem implantando ações conjuntas para a criação de ações interinstitucionais de sustentabilidade e responsabilidade socioambiental. Um exemplo disso, segundo ele, é a participação da companhia na Rede Recicla Porto, que congrega diversas organizações que atuam na região portuária, promovendo ganhos de escala em ações de sustentabilidade ambiental, com a coleta seletiva de lixo e convênios com associações de catadores.

Um dos aspectos importantes atualmente, inclusive, tem sido com o descarte dos materiais utilizados para a proteção e segurança dos trabalhadores portuários contra o coronavírus, como é o caso de máscaras, luvas e até mesmo garrafas de álcool em gel. A CDRJ informou que a companhia adquiriu coletores de resíduos de saúde que foram distribuídos nos pontos de acesso aos portos, para coleta de luvas e máscaras descartáveis. Quando os coletores enchem, são recolhidos para posterior destinação por uma empresa especializada nesse tipo de resíduo.

Preocupado com a possibilidade do aumento de resíduos em plena pandemia sanitária, o Porto do Pecém afirmou que a maioria da comunidade portuária adotou o uso de máscara laváveis no lugar de máscaras descartáveis. E sobre os demais equipamentos, a destinação tem sido feito de acordo com suas características. A gerente ambiental e segurança do trabalho do Complexo do Pecém, Ieda Passos, afirmou que apesar de não haver geração de resíduos hospitalares no interior do porto, existem contentores de infectantes (classe A) e perfurocortantes (classe E) caso haja necessidade de utilização do material, com a correta destinação desses resíduos.

Além disso, ela afirmou que de modo geral, em razão da pandemia, o porto vem observando uma diminuição no quantitativo de resíduos gerados e menos resíduos jogados no mar pela população.

Entre os projetos realizados pelo Pecém, Ieda destacou dois deles que ela considera fundamentais no atual contexto de pandemia. Um deles é o "Rede Protege", que consiste na distribuição gratuita de máscaras feitas por costureiras da comunidade do entorno do Complexo do Pecém. O outro projeto é o "Solidariza Pecém", que está sensibilizando os colaboradores e as empresas instaladas no Complexo para doarem cestas básicas e kits de higiene para aquelas comunidades.

Além disso, outros projetos não pararam como é o caso da redução de descartáveis (distribuição de copos), a redução de consumo de papel (configuração padrão das impressoras para economia de papel e tinta), e a instalação de coberta no estacionamento com placas fotovoltaicas. Este último com o objetivo de redução do consumo médio de energia elétrica no porto.

O Porto de Fortaleza afirmou que tanto nas condições atuais quando normais, a preocupação com as questões ambientais sempre esteve presente, sobretudo que se refere à destinação de resíduos para evitar riscos sanitários para a cidade. A diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC), Mayhara Chaves, disse que ao receber embarcações vindas de outros lugares, os resíduos gerados a bordo são coletados e encaminhados aos locais de destinação final, licenciados pelos órgãos ambientais competentes. Já os resíduos que necessitam de tratamento com incineração são encaminhados diretamente pelo prestados de serviço especializado.

No caso de recipientes reutilizáveis, como as garrafas de álcool em gel ou álcool, Mayhara destacou que a recomendação é reaproveitar com reenchimento do mesmo produto, desde que o recipiente esteja em boas condições de uso.

Santana, da Portos do Paraná ressaltou que além da execução dos programas ambientais e da tomada de medidas de enfrentamento à pandemia, o Porto é signatário dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU. Isso faz com que tenha um papel importante dentro do estado para atingir as metas da Organização. Uma das ações relacionadas ao atingimento desses objetivos é executada através do programa de compensação à atividade pesqueira, onde o Porto está reformando e irá construir, ao todo, 14 trapiches nas comunidades pesqueiras da baía de Paranaguá e Antonina.

Consonantes também com os objetivos das Nações Unidas, estão também as ações realizadas pelo Porto através do Programa de Educação Ambiental, que têm sido enfocadas no fortalecimento das associações comunitárias, empoderamento destas comunidades, conscientização e melhoria das condições de saneamento básico, entre outras ações.

A Portos Paraná estuda ainda a possibilidade de reaproveitamento dos resíduos orgânicos oriundos da atividade portuária para a geração de energia através do seu processamento em biodigestores. Se efetivado, este projeto deve trazer uma série de ganhos ambientais, com a redução da quantidade de resíduos que são destinados ao aterro, redução de emissão de gases

relacionados ao efeito estufa e geração de energia limpa e produção de digestato (resíduo da biodigestão).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2020

BRASIL NÃO É SIGNATÁRIO DE CONVENÇÃO SOBRE REMOÇÃO DE DESTROÇOS NO MAR

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 28/06/2020 - 18:00

Procedimento de adesão do país à Convenção de Nairobi (2007) encontra-se em estudo pelo Ministério das Relações Exteriores.

O Brasil ainda não é signatário da convenção internacional sobre remoção de destroços no mar (Wreck Removal), firmada em Nairobi, no Quênia, em 2007. A Convenção de Nairobi prevê, entre outros pontos, a responsabilidade primária do armador pela remoção de um naufrágio perigoso e que o armador pode contratar uma empresa de salvatagem para remover destroços perigosos em nome do proprietário. A Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha informou que o procedimento de adesão pelo Brasil à convenção encontra-se em estudo pelo Ministério das Relações Exteriores (MRE).

A Convenção de Nairobi se aplica a naufrágios, objetos de navios no mar, navios à deriva e instalações offshore. A norma teve como objetivo evitar disputas e processos legais demorados e estabelecer de forma mais clara os direitos, deveres e responsabilidades em casos de naufrágio. A norma, que entrou em vigor em abril de 2015, tem 47 Estados contratantes. A assembleia geral da Organização das Nações Unidas (ONU) convida todos os Estados a se tornarem parte. O comitê jurídico da Organização Marítima Internacional (IMO) incentiva os países a ratificarem a convenção de Nairobi o mais rapidamente possível.

A convenção foi criada para dar base jurídica sólida para os países removerem naufrágios que possam afetar a segurança de vidas, bens e propriedades no mar, bem como o ambiente marinho e costeiro. Na prática, torna os armadores financeiramente responsáveis e exige que eles façam seguro ou forneçam outra forma de garantia financeira para cobrir os custos da remoção de naufrágios. Também proporciona aos países o direito de ação direta contra as seguradoras. Em resumo, a convenção determina medidas para facilitar a remoção de destroços, incluindo direitos e obrigações para remover navios e destroços perigosos, o que determina quando o armador é responsável por remover os destroços e quando um país pode intervir.

Dependendo da sua localização, um naufrágio pode constituir um risco para a navegação, podendo colocar em risco outras embarcações e suas tripulações. Conforme a natureza da carga, um naufrágio pode causar danos substanciais aos ambientes marinho e costeiro. Além disso, os custos envolvidos na marcação e remoção de destroços perigosos são considerados altos. A maioria dos destroços perigosos se encontra em águas costeiras rasas, dentro do mar territorial, onde os países costeiros têm direitos irrestritos para removê-los, sem o envolvimento do armador.

A convenção prevê responsabilidade primária do armador pela remoção de um naufrágio perigoso armador livre para contratar com qualquer empresa de salvatagem ou outra pessoa para remover destroços perigosos em nome do proprietária. O Estado pode remover os destroços às custas do armador, além de ser responsável por determinar se existe um risco e pela marcação dos destroços. O armador, por sua vez, deve produzir relatórios ser responsável pelos custos de localização, marcação e remoção. Procurado pela Portos e Navios, o MRE não havia retornado os questionamentos sobre o processo de adesão à Convenção até o fechamento da reportagem.

De acordo com a DPC, o país não é signatário de outras convenções internacionais que tratam da remoção de destroços. No recente episódio do graneleiro Stellar Banner, que encalhou a 100 quilômetros da costa de São Luís (MA) em fevereiro, os critérios adotados pelas autoridades brasileiras são os previstos na legislação nacional, neste caso específico, a Lei 7.542/1986, e três normas da autoridade marítima (Normam 7, Normam 10 e Normam 16), ambas da DPC. “A responsabilidade pela remoção é, em primeiro lugar, do proprietário da embarcação, conforme a

legislação nacional. No caso do Stellar Banner, o armador cumpriu as determinações das normas supracitadas, contratando um salvador para a embarcação”, ressaltou a autoridade marítima.

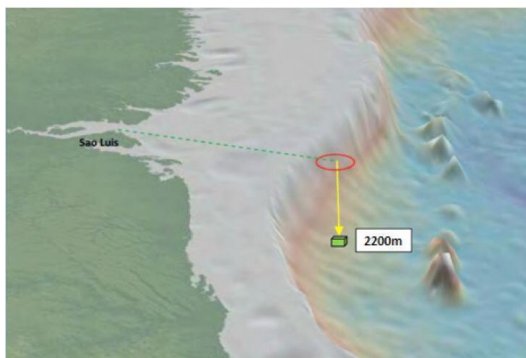


Figura 1-2 – Posição sugerida do local de alijamento
Lat. 1° 16' S Long: 43° 02' W

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/alijamento-stellar-banner.jpeg>

O graneleiro foi afundado na manhã do último dia 12 de junho. Na ocasião, a Marinha informou que os procedimentos para o afundamento transcorreram como planejado e detalhado no plano de alijamento, aprovado pela autoridade marítima e com anuência do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). De acordo com a Marinha, a fase de preparação para o afundamento ocorreu em consonância com os pareceres das sociedades de P&I e da organização ITOPF (International

Tanker Owners Polutions Federation). Confira o vídeo do momento em que o navio afundou. A Marinha, por meio do Comando do 4º Distrito Naval (Com4ºDN), e da Capitania dos Portos do Maranhão, afirmou ainda que manterá a fiscalização das atividades junto com as autoridades ambientais do estado do Maranhão, na presença da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais e Ibama. O Stellar Banner foi afundado a cerca de 120 milhas náuticas da costa.

O consultor em emergências ambientais, Marcus Lisbôa, observa que, em relação a convenções internacionais sobre danos por poluição por óleo, o Brasil é signatário apenas de uma convenção mais antiga (CLC/1969), junto com países sem relevância no setor marítimo, como Líbia e Cazaquistão. Lisbôa indagou que o Brasil poderia estar coberto por um fundo específico se o país fosse signatário da CLC/1992 e do Fundo 92, como a maioria dos países, inclusive na América do Sul. Ele ressaltou que, como o Stellar Banner foi afundado a 2.200 metros de profundidade, ele não representa um problema para a navegação local. As autoridades brasileiras não registraram vazamentos relevantes durante os cerca de 100 dias entre o encalhe e o afundamento.

Lisbôa lembrou o caso de um naufrágio em águas internacionais que contribuiu para outros dois acidentes. Em janeiro de 1971, o navio-tanque Texaco Caribbean, de bandeira panamenha, estava em uma viagem de lastro a partir de Trinidad, quando foi atingido pelo cargueiro peruano Paracas, de 12 mil toneladas, sob uma névoa densa. O navio-tanque explodiu, se partiu em dois e afundou, liberando 600 toneladas de combustível e lastro. Oito tripulantes morreram no acidente e 22 foram resgatados. O Paracas navegava do Peru para Hamburgo transportando carga de farinha e óleo de peixe. O navio, que também foi seriamente danificado no acidente, foi rebocado para Hamburgo.

Na época, as autoridades costeiras britânicas colocaram luzes verdes verticais no local para alertar outros navios da presença do naufrágio. No entanto, no dia seguinte, o cargueiro da Alemanha Ocidental Brandenburg atingiu destroços do Texaco Caribbean e afundou alguns minutos depois. Botes salva-vidas não tiveram tempo de chegar e somente 11 dos 32 tripulantes foram resgatados pelos barcos de pesca locais. Os corpos de sete tripulantes foram encontrados e 14 foram considerados desaparecidos.

Um navio e cinco bóias foram posicionados no local, porém, em naquele mesmo mês, o navio grego Nikki, navegando de Dunquerque a Alexandria, ignorou os avisos e colidiu com os destroços submersos. A tripulação do navio-tanque Hebris, que estava na área no mesmo tempo, viu o Nikki afundar e enviou mensagens de rádio. O Hebris se aproximou no momento em que as pessoas foram vistas no mar, mas não havia mais ninguém ao chegar no local. O Nikki afundou com toda a sua equipe.

Os três naufrágios representavam um risco sério para a passagem de navios. Um segundo navio e mais 10 bóias foram instaladas. No entanto, em dois meses, as autoridades costeiras britânicas relataram 16 navios por terem ignorado as naves e bóias. Felizmente, não houve mais incidentes.

A empresa Risdon Beazley Ulrich Harms Ltd., de Southampton, foi contactada para remover os destroços dos navios Texaco Caribbean, Brandenburg e Nikki. A operação durou 18 meses, período em que a área foi sinalizada por dois navios de luz e 14 bóias iluminadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/06/2020