

COVID-19 ATINGE MAIS DE 10% DOS PRÁTICOS. MAS SERVIÇO É MANTIDO

Praticagem de São Paulo reforça protocolos de segurança e atende demanda no Porto de Santos
Da Redação 30.07.20 7h43



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.72975:1572011674/Canal-do-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=439e5f3&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.72975:1572011674/Canal-do-Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=439e5f3&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Apesar da apreensão causada pela doença, os serviços foram mantidos (Carlos Nogueira/ AT)

A Praticagem de São Paulo teve sete, de seus 62 práticos, contaminados pelo novo coronavírus. Hoje, todos estão bem. Apesar

do impacto da doença, os serviços foram mantidos para atender a demanda no cais santista, que cresceu, com o aumento das exportações.

“Não podemos garantir que (a contaminação) tenha sido a bordo, mas de qualquer maneira foram sete pessoas ausentes da escala de serviço durante 21 dias. A despeito disso, nós conseguimos manter o serviço em atividade e continuamos cumprindo todos os protocolos para evitar a contaminação”, afirmou o presidente da Praticagem, Carlos Alberto de Souza Filho. Segundo ele, a continuidade do trabalho se deu pelo cumprimento dos procedimentos de segurança estabelecidos pelos governos e pela adoção de protocolos próprios.

Segundo Souza Filho, a entidade organizou um escalonamento de trabalho, fez distanciamento social, desinfetou toda sede (inclusive as lanchas) e instalou um túnel de sanitização na entrada da Ponte dos Práticos (onde os profissionais embarcam e desembarcam das lanchas que fazem o transporte até os navios).

As medidas de segurança e o reforço delas são fundamentais devido ao contato direto que os práticos têm com tripulantes dos navios – os profissionais orientam a navegação das embarcações em manobras de atracação e desatracação no acesso aquaviário do Porto.

Souza Filho ainda destacou a importância do serviço da categoria. “O consumo mundial está aumentando com essa pandemia e isso acabou gerando um aumento das exportações do País. E os práticos são fundamentais para que esse fluxo seja mantido e não seja interrompido ou reduzido, o que poderia gerar efeito cumulativo e, conseqüentemente, prejuízo”, destacou. “As pessoas percebem a importância da profissão para a economia do País. Somos um dente da engrenagem, mas se ele quebrar a máquina não funciona. Conseguimos mostrar as dificuldades e os riscos do nosso trabalho e continuamos atuando para a manutenção do fluxo de mercadorias”.

Desconto

O presidente destacou que a Praticagem, por entender o momento de crise, reduziu cobranças, a fim de contribuir com a retomada econômica. A ação ocorreu junto a companhias de navios de cruzeiros.

Como passageiros e tripulação precisaram respeitar a quarentena na embarcação, os práticos reduziram em 50% o valor cobrado pelas manobras realizadas para o abastecimento dos navios. Agora, na retomada da temporada, a proposta é manter descontos já programados e não aplicar a atualização monetária.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 30/07/2020

RECEITA FEDERAL APREENDE 22 TONELADAS DE BOLSAS 'LUIS VINTÃO' E TÊNIS 'MISSUNOS' EM SANTOS

Produtos falsificados incluíam camisas do Grêmio, de Porto Alegre, que seriam levadas para o Uruguai.

Por Matheus Müller 30.07.20 12h19

A Receita Federal apreendeu 22 toneladas de mercadorias chinesas falsificadas na manhã desta quinta-feira (30). Essa é a maior apreensão realizada neste ano, que já acumula 104 apreensões, em um total de 782 toneladas, no primeiro semestre. Os produtos: tênis de corrida, camisetas de times de futebol, bolsas e carteiras vão ser destruídos.

A carga vinda da China tinha como destino o Porto de Montevideú, no Uruguai. Ela estava de passagem pelo Porto de Santos, onde o navio fez escala para o desembarque de outros contêineres.

A equipe de inteligência da Receita Federal, de posse de algumas informações suspeitas, decidiu pela inspeção do contêiner com produtos falsificados. Este passou por scanner onde foi confirmada a carga suspeita.

Os materiais estavam embalados e prensados por cintas, uma tecnologia que não se encontra no Brasil, mas comum na China.

De acordo com a Receita Federal, o material estava bem comprimido, tanto que, assim que abertas as mercadorias, elas não entram mais no contêiner.

As marcas que tiveram seus produtos falsificados foram acionadas e informadas sobre os produtos. Elas vão avaliar a carga para atestar, em laudo, a falsificação - só depois a mercadoria será destruída.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 30/07/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ PRETENDE REALIZAR TREZE LICITAÇÕES PORTUÁRIAS ATÉ O FINAL DO ANO

Para janeiro de 2021, estão previstos mais quatro arrendamentos



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/07/Bruno-Pinheiro-768x547.jpg>

Bruno Pinheiro: licitações portuárias para atrair investimentos privados

A expectativa da ANTAQ é realizar mais treze licitações de áreas portuárias até o final do ano. Serão licitações nos portos de Paranaguá (PR), Santos (SP), Vila do Conde (PA), Itaqui (MA), Aratu (BA), Itaguaí (RJ), Porto Alegre e Maceió. A informação foi do superintendente de Regulação e presidente da Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ, Bruno

Pinheiro, durante reunião realizada na quarta-feira (29), com a Secretária Executiva do Ministério da Infraestrutura, na sede da Agência, em Brasília.

Há alguns processos que estão mais adiantados, como é o caso do Porto de Santos. A ANTAQ realizará o leilão de duas áreas – ambas para movimentação de celulose – em 28 de agosto. “As sessões do leilão serão presenciais na B3, em São Paulo, mas seguirão todo o protocolo sanitário devido à pandemia do coronavírus”, ressaltou Pinheiro. Os investimentos para essas duas áreas serão de aproximadamente R\$ 380,8 milhões.

Para janeiro de 2021, estão previstas mais quatro licitações. Serão duas áreas para Itaqui (combustíveis líquidos); uma para Maceió (granéis líquidos – ácido sulfúrico) e Macapá (farelo de soja). Os investimentos totais são de R\$ 294,5 milhões.

Outros assuntos

Durante a reunião, a Secretaria Executiva do Minfra teve informações sobre outras áreas e ações da Agência. O gerente de Desenvolvimento e Estudos, José Neto, apresentou, de forma detalhada, as contribuições técnicas da Agência ao termo de referência para concessão de hidrovias. O Ministério da Infraestrutura irá elaborar o documento, que seguirá para o BNDES, onde serão realizados os procedimentos para selecionar a empresa para executar os estudos necessários para definir um modelo de concessão das hidrovias.

A ANTAQ sugeriu que o termo de referência tenha, entre outros, os seguintes pontos: especificação de usuários diretos e indiretos da concessão da infraestrutura hidroviária; fundamentação de elementos e serviços que podem tornar a concessão viável; e inclusão do levantamento do interesse dos potenciais usuários dos serviços previstos no objeto da concessão.

Neto lembrou, ainda, que o termo de referência precisa objetivar o direito de ir e vir em relação às vias fluviais devido à falta de opções de locomoção particularmente na Região Norte. O gerente destacou a importância do aprofundamento da análise da legislação do uso múltiplo das águas.

Em relação à modernização de suas atividades, foi informado ao Minfra que a Agência já aderiu ao TáxiGov, ao Sistema de Processo Eletrônico, ao Almoxarifado Virtual, ao Plano Estratégico Institucional e ao Portal Protocolo Integrado. Além disso, o superintendente de Administração e Finanças, Joelson Miranda, destacou que praticamente a totalidade dos serviços da ANTAQ é digitalizada. Miranda afirmou, ainda, que há algum tempo a Agência vem adotando o teletrabalho. “Como os servidores já estavam em teletrabalho, foi fácil adaptar a Agência nesse período de pandemia”, afirmou o superintendente, lembrando que a ANTAQ já utiliza o Sistema Eletrônico de Informações desde janeiro de 2016.



O diretor-geral substituto da ANTAQ, Francisval Mendes, destacou a parceria entre a Agência e o ministério para o desenvolvimento da infraestrutura do país e para o alcance dos objetivos do poder público em relação ao setor aquaviário. Para o diretor Adalberto Tokarski, a pandemia não prejudicou os serviços da Agência, pois “a ANTAQ se preparou do ponto de vista digital. A análise dos processos ganhou até celeridade”. A diretora interina da ANTAQ, Gabriela Costa, destacou o trabalho conjunto que a Agência tem com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra para angariar investimentos e modernizar o setor.

<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/07/Marcelo-Sampaio.jpg>

Marcelo Sampaio: infraestrutura tem lugar de destaque no governo federal

O secretário executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, destacou a reunião como forma de estreitar a relação com a ANTAQ, que, segundo ele, “está conseguindo bem dar vazão à agenda portuária”. Sampaio afirmou que o desenvolvimento da infraestrutura tem destaque na pauta do governo federal. “A ANTAQ mostra que tem competência no seu quadro e que a Diretoria está engajada com o incremento da infraestrutura brasileira”.

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 : 30/07/2020

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

UM MINISTRO QUE PENSA FORA DA CAIXA

Editorial Portogente

...aqueles que obtêm êxito na conquista são sempre louvados, e jamais censurados. (Maquiavel)



https://portogente.com.br/images/Dad_30JUL2020.jpg

O ex-ministro dos transportes do governo Sarney e deputado federal José Reinaldo Tavares, na sua coluna semanal no Jornal Pequeno, do Maranhão, murmura a exclusão que o estado vem tendo por parte do Ministério da Infraestrutura (Minfra) nos projetos para o desenvolvimento do País. Reclama de estarem ausentes de documento que deve guiar as

ações do governo em toda a infraestrutura de transporte.

Na mesma toada, aponta perda de mercado e dinheiro por falta de ferrovia, que a Vale em pouco tempo só terá espaço para o seu minério. E considera um contrassenso os portos de graneis do País, o Itaqui e logo o de Alcântara, não estarem conectados por ferrovia às regiões produtoras de grãos. Porque isso acarreta prejuízo ao estado do Maranhão, apesar das profundidades desses portos serem adequadas aos grandes navios graneleiros. Assim, aponta uma falta considerada grave no planejamento logístico.

Político experiente e objetivando reverter essa situação, o deputado está procurando o apoio da bancada federal do Maranhão, para superar, o que ele acha, essa discriminação do Estado pelo Minfra. E acende o sinal vermelho para uma decisão dessa importância poder ser tomada como uma decisão política. Ao mesmo tempo, enfatiza que “só a união da classe política, da bancada de senadores e deputados federais do estado, junto com a classe empresarial pode reverter essa situação”.

De modo afável e com a mesma finalidade, a live do Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e o deputado federal do Pará Joaquim Passarinho, PSD, sobrinho do ex-governador Jarbas Passarinho, confirma a estratégia do ministro de mobilizar as bancadas políticas federais dos estados na aprovação de emendas impositivas da bancada. E justifica essa estratégia como “a única forma de prover infraestrutura de forma adequada”.

Ao que se assiste, o Ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas se destaca como solucionador de problema crucial no desenvolvimento do Brasil: verba para construir infraestrutura. Faz com habilidade política, mobilizando bancadas parlamentares dos Estados para apresentarem emendas impositivas de bancada. Isso tudo, fazendo parte de um governo sem articulação parlamentar.

Fonte : Portal Porto Gente
Data : 30/07/2020

UM DOS MAIORES PORTA-CONTÊINERES OPERANDO EM ÁGUAS BRASILEIRAS ATRAÇA NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

ASSCOM CDRJ- Categoria: Notícias Corporativas

Projetos da Autoridade Portuária para melhoria do acesso aquaviário são fundamentais para a chegada de contêineres cada vez maiores

Desde a última dragagem, em 2017, a infraestrutura aquaviária do Porto do Rio de Janeiro apresentou melhores condições para o acesso de navios de grande porte, entre 300 e 336 metros de LOA. Mas diante da evolução desses gigantes do mar, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) está trabalhando para que o Porto do Rio de Janeiro receba, em breve, navios de 349 metros e, futuramente, de 366 metros.

Como exemplo dos meganavios que chegam ao Porto do Rio de Janeiro, no último dia 27 de julho, atracou o navio MSC NITYA B, que é um dos maiores em operação em águas brasileiras. Trata-se de um porta-contêiner da classe Sammax com 330 metros de comprimento e capacidade para transportar 12 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Mas os navios da classe Sammax (a maior disponível na América do Sul) podem chegar a medir 336 metros de comprimento, 48 metros de largura e 15,2 de calado máximo (distância medida entre a lâmina d'água e o fundo da embarcação).

Nos últimos anos, os navios evoluíram em capacidade e tecnologia, podendo transportar mais carga com menor custo. Para receber esses mega contêineres e manter o Porto do Rio de Janeiro entre os principais do país, a CDRJ vem adaptando o porto para atender aos parâmetros operacionais de calado e de manobra. “O Porto do Rio de Janeiro está cada vez mais qualificado para receber os maiores navios em operação, tanto por possuir as características ambientais adequadas e profissionais capacitados, como também por causa dos investimentos em tecnologia para a melhoria da infraestrutura aquaviária que a Autoridade Portuária e os terminais contêineres têm realizado, com o apoio da Marinha do Brasil e da Praticagem”, ressaltou o diretor-presidente da CDRJ, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira.

Outros meganavios como o Northern Justice, com 332,8m de comprimento e 42,2m de largura; e Ever Laurel, com 334,9m de comprimento e 45,8m de largura também fazem escalas no Porto do Rio de Janeiro. Segundo o gerente de Acesso Aquaviário do Porto do Rio de Janeiro, Roque Pizarroso, “as manobras de atracação e desatracação de navios desse porte exigem muita experiência de toda a equipe envolvida. São especialistas e técnicos portuários, além de práticos atentos a cada detalhe para que as operações de entrada e saída transcorram com segurança.”

Projetos de melhoria do acesso aquaviário com alta tecnologia

Com foco no incremento da segurança e do calado operacional máximo dos navios que navegam na Baía de Guanabara, desde abril deste ano, a CDRJ tem realizado manobras experimentais noturnas com navios porta-contêineres pelo Canal de Cotunduba. Segundo o superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, “esse canal é o mais importante acesso ao porto em função de sua profundidade e recebeu uma moderna sinalização náutica recentemente com a instalação de Boias Articuladas Submersíveis dotadas de AIS AtoN (Auxílio a Navegação)”.

Em breve também será empregado um software para cálculo da folga sob a quilha em tempo real, também conhecido como “calado dinâmico”, que renderá consideráveis ganhos financeiros ao porto, com o incremento do calado operacional máximo dos navios e a redução do volume de “frete morto”.

Também no intuito de gerar maior eficiência e segurança, a CDRJ vai implementar o VTMS – sigla inglesa para o Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações, moderno sistema de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade para prover a monitoração ativa do tráfego aquaviário e a proteção ao meio ambiente. A primeira fase do Projeto do VTMS prevê a implantação, no 1º Trimestre de 2021, de um Local Port Service (LPS) nos Portos do Rio de Janeiro e Itaguaí.

Para tanto, o gestor de VTMS, Marcelo Villas-Bôas, explica que “estão sendo instaladas câmeras em diversos locais estratégicos para visualização dos canais de acesso, bacias de manobra e áreas marítimas dos terminais arrendados e de fundeio na Baía da Guanabara, que deverão estar operacionais ainda em 2020”. O LPS também contemplará a implantação de um moderno Sistema

de Monitoramento Ambiental, com a instalação de estações meteorológicas, boias meteorológicas e marégrafos, além da integração de um radar da Marinha do Brasil (MB), a compra de estações base do Sistema de Identificação Automática (AIS) e toda uma gama de equipamentos e sistemas para melhoria do controle e da segurança do tráfego aquaviário.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 30/07/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

RETORNO DA SAMARCO AINDA ESTÁ PREVISTO PARA DEZEMBRO, DIZ VALE

O retorno da operação da Samarco, joint venture da Vale com a BHP Billinton, ainda está previsto para dezembro próximo, disse o diretor-executivo de Finanças e Relações com investidores da Vale, Luciano Siani, em teleconferência na manhã desta quinta-feira, 30, com analistas. A Samarco está com as operações suspensas desde outubro de 2015, com a tragédia de Mariana, em Minas Gerais.

O executivo disse, ainda, que o início da produção da Samarco acontecerá em 2021, com uma produção inicial de 8 milhões de toneladas em uma primeira fase, conforme o planejamento.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/07/2020

SUBSTITUTO DO PIS/COFINS PODE ELEVAR RENDA EM ATÉ R\$345 POR ANO A CADA BRASILEIRO

A Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia calcula que a proposta de reforma tributária do governo federal enviada ao Congresso permitirá um aumento de renda entre R\$ 173 e R\$ 345 por brasileiro por ano. A estimativa consta em estudo divulgado nesta quinta-feira, 30, em defesa na criação da Contribuição sobre Bens e Serviço (CBS), tributo que unifica PIS e Cofins, com alíquota de 12%.

O projeto de criação da CBS é a primeira fase da reforma tributária do governo e foi enviada na semana passada ao Congresso. De acordo com o estudo da SPE, a reforma poderia acrescentar até 373 mil vagas ao mercado de trabalho ao simplificar o pagamento pelas empresas desses tributos.

Na avaliação do governo, o ganho ocorrerá devido à melhora da produtividade, elevando permanentemente a renda per capita. “Não será um ganho temporário. Um aumento da produtividade total da economia eleva a demanda das empresas por trabalhadores”, diz o documento.

O efeito primário da proposta aumentaria em 140 mil o número de postos de trabalho. Adicionalmente, a redução dos custos de conformidade (o que é gasto pelas empresas para o cumprimento da legislação tributária) poderia acrescentar até 373 mil vagas ao mercado de trabalho, diz o estudo.

Pelos cálculos da SPE, o efeito da melhor alocação dos recursos será um aumento de 0,5 ponto percentual do Produto Interno Bruto (PIB) per capita. Além disso, a redução do custo de conformidade com a maior simplificação tributária levará a um aumento do PIB per capita de 0,7 a 1,0 ponto percentual.

Para a SPE, a criação da CBS terá efeitos relevantes nas principais variáveis macroeconômicas com a simplificação que ocorrerá com a unificação dos tributos e a redução das exceções. Isso reduzirá o tempo e o gasto necessários para que as empresas se adequem às exigências do Fisco.

O estudo destaca que a reforma também promoverá efeitos positivos da redução das distorções tributárias na cadeia produtiva e a equalização do que é pago entre os vários setores, o que é chamado no jargão econômico de melhoria da “alocação intersetorial”.

“Em equilíbrio, pode ocorrer de cada brasileiro ter um aumento de até R\$ 345 no seu bolso por influência direta da reforma tributária enviada ao Congresso”, diz o documento.

A SPE destaca que o sistema tributário brasileiro é extremamente complexo, com diferentes bases de cálculo e alíquotas para um mesmo imposto, gerando diferentes cargas tributárias para diferentes empresas. Além do impacto financeiro, a complexidade eleva o custo para as empresas atenderem às exigências do Fisco, drenando esforços e recursos que poderiam ser alocados na produção e no investimento.

A situação de grandes diferenciais na taxação, diz o estudo da SPE, reduz o total de investimentos e trabalhadores alocados nas indústrias com maior produtividade.

Outro problema da legislação atual são os diferentes incentivos dados às empresas e setores com a distinção da alíquota do imposto. A proposta do Ministério da Economia tenta diminuir esses incentivos às empresas.

“A notável disparidade de alíquotas entre firmas e setores que vigora hoje tem efeitos perversos sobre a economia”, afirma a SPE.

Só a Cofins apresenta cerca de 50 exceções na incidência e em direitos a créditos tributários. A carga tributária brasileira em 2019, somando-se os impostos e as contribuições, é de 34% do PIB. Já o valor da arrecadação do PIS/Pasep e da Cofins, em 2019, foi de cerca de 4% do PIB. A participação desses tributos em relação à arrecadação do governo geral tem sido inferior a 15% nos últimos anos.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/07/2020

TCU DÁ PARECER FAVORÁVEL À VENDA DE REFINARIAS PELA PETROBRAS

O Tribunal de Contas da União (TCU) deu parecer favorável à venda de refinarias pela Petrobras, negócio que está sendo questionado pelo Congresso Nacional no Supremo Tribunal Federal (STF), após manifestação do senador Jean-Paul Prates (PT-RN).

Segundo o TCU, “a comparação entre os montantes envolvidos nas negociações de refino, da ordem de R\$ 68 bilhões, e os montantes do ativo total e imobilizado da Petrobras, em 31/12/2019, da ordem de R\$ 1,1 trilhão e R\$ 663 bilhões, respectivamente, não permite qualquer sugestão de que a empresa esteja se valendo da criação de subsidiárias para desmembrar seu ativo e promover sua privatização ao arrepio da lei” explicou o voto do relator do TCU Walton Alencar Rodrigues. “A baixa materialidade dos ativos de refino a serem alienados em relação ao ativo total ou imobilizado da Petrobras afasta qualquer presunção de que a empresa esteja sendo desmembrada e privatizada em blocos por conta dessas alienações”, completou.

A matéria foi encaminhada ao colegiado do órgão e poderá ser considerada pelo STF para respaldar sua decisão.

O questionamento do Congresso se refere apenas a duas das oito refinarias que serão alienadas pela estatal, Rlam, na Bahia, e Repar, no Paraná, cujas negociações estão mais avançadas.

A Rlam já recebeu propostas não-vinculantes satisfatórias e a Repar estaria para receber este mês, segundo informou no início de julho o presidente da Petrobras, Roberto Castelo Branco.

O TCU disse ainda que “sob a ótica econômico-financeira e no contexto da necessidade de alienar parte do parque de refino em atenção ao TCC celebrado com o Cade, também não foram

identificadas irregularidades nos procedimentos adotados pela Petrobras”, afirmou o relator, sinalizando para a continuidade do processo.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/07/2020



EXTRA ONLINE

SAFRA DE SOJA NO BRASIL DEVE SALTAR PARA RECORDE DE 130,7 MI T EM 2020/21, APONTA PESQUISA

Por Roberto Samora

SÃO PAULO (Reuters) - A produção de soja do Brasil em 2020/21 deverá dar um salto para um recorde de mais de 130 milhões de toneladas, com bons preços impulsionando agricultores a aumentar o plantio em áreas de pastagens e também pela expectativa de uma recuperação de produtividades, após uma seca reduzir a safra no Sul do país em 2019/20, de acordo com uma pesquisa da Reuters.

A sondagem, realizada com oito especialistas, indica que o Brasil, maior produtor e exportador global de soja, poderá aumentar a safra em cerca de 8% na comparação com as 120,9 milhões de toneladas projetadas pelo governo no ciclo anterior.

O crescimento de quase 3% na área plantada, para o inédito patamar de 38 milhões de hectares, será impulsionado por margens de lucro elevadas, com o impulso do câmbio, que permitiu aceleradas vendas antecipadas pelos produtores, conforme os analistas.

"Quase 50% da safra de soja já foi comercializada, um ritmo recorde, isso mostra a tendência de crescimento de área", disse o presidente da associação de produtores Aprosoja Brasil, Bartolomeu Braz Pereira, à Reuters.

"Vendo que dá renda, que dá margem comprando os seus insumos, ele (produtor) também busca aumentar em áreas de pastagem", frisou o líder da Aprosoja, que acredita em um crescimento de ao menos 2% na área plantada.

Braz, um notório defensor do direito do produtor de abrir áreas dentro dos limites impostos pela lei para o desflorestamento em propriedades rurais, afirmou que o setor deverá optar, em geral, pelo plantio em áreas já abertas no passado, até pelo custo menor de se usar uma terra já desmatada.

Segundo ele, o plantio deve avançar na região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), no sul do Pará e mesmo em algumas áreas do Centro-Oeste.

Para a consultoria privada Céleres, o cultivo de soja do Brasil deve aumentar em 1,3 milhão de hectares na comparação com a temporada anterior, com produtores impulsionados por margens operacionais recordes de 2,78 mil reais/ha, ante 1,47 mil reais/ha na temporada anterior.

Os patamares de preços estão historicamente elevados em reais, com a ajuda do câmbio, mas também devido a exportações fortes no primeiro semestre, o que levou a associação da indústria Abiove a apontar estoques finais de soja em 2020 nos menores níveis da história.

Para a empresa de análises Arc Mercosul, que tem a maior estimativa de área plantada entre os consultados, de 38,43 milhões de hectares, o aumento de uma safra para outra será de 3,8%, o maior em seis anos, com ofertas de preço pela safra futura de 20% a 30% superiores na comparação anual.

A Cogo Inteligência em Agronegócio, que tem a maior projeção de produção para 2020/21, de 133,3 milhões de toneladas, avalia que, considerada a tendência de neutralidade climática e a não

caracterização de um fenômeno La Niña, o cenário climático é favorável para a próxima safra de verão 2020/2021 nas regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste (Matopiba).

"O plantio da temporada de verão 2020/2021 não deverá atrasar no Brasil.... As chuvas retornam gradualmente entre outubro e novembro deste ano", disse Carlos Cogo em relatório.

A avaliação vai na direção da análise do agrometeorologista Marco Antonio dos Santos, que disse que, se tudo correr conforme esperado, o produtor de Mato Grosso poderá iniciar a colheita no final de dezembro, uma oferta muito bem-vinda em tempos de estoques baixos.

Fonte : Extra Online

Data : 30/07/2020

VALE MANTÉM META DE MINÉRIO DE 2020 E DIZ TER 'PLANO CLARO' PARA RETOMAR CAPACIDADE

Por Roberto Samora

SÃO PAULO (Reuters) - A mineradora Vale segue buscando suas metas de produção de minério de ferro em 2020 e tem um "plano claro" para retomar capacidade de 400 milhões de toneladas ao ano da commodity em 2022, disseram nesta quinta-feira diretores da companhia.

As 400 milhões de toneladas representariam um crescimento importante na comparação com o guidance que a Vale afirma ainda perseguir para este ano, de 310-330 milhões de toneladas, apesar de dificuldades apontadas pelo mercado para atingimento da meta.

Recentemente, a Vale afirmou que é possível que a produção fique na extremidade inferior do guidance, devido aos impactos da Covid-19 e também às dificuldades adicionais para a retomada de operações paradas na esteira do desastre de Brumadinho (MG).

Em apresentação nesta quinta-feira após a divulgação dos resultados do segundo trimestre, a companhia indicou que a produção no segundo semestre deverá ser maior do que 183 milhões de toneladas, após a empresa produzir 127 milhões de toneladas no primeiro semestre.

Analistas já haviam chamado a atenção para o fato de a companhia ter de produzir cerca de 91 milhões de toneladas por trimestre no restante deste ano para alcançar a meta, o que significaria um ritmo 35% superior ao registrado no segundo trimestre.

Entre os trunfos da companhia está a maior produção no Sistema Norte, onde está o complexo de Carajás, ressaltou o diretor-executivo de Ferrosos da Vale, Marcello Spinelli.

(Por Roberto Samora; com reportagem adicional de Sabrina Valle e Gram Slattery, no Rio de Janeiro)

Fonte : Extra Online

Data : 30/07/2020



COM MAIS EFICIÊNCIA, INFRAESTRUTURA PODE RENDER 35% A MAIS NO BRASIL E VIZINHOS

BID publicou estudo sobre o tema nesta quinta-feira

Além de precisar investir mais em infraestrutura, os países da América Latina e Caribe precisam melhorar a eficiência na aplicação dos recursos e nos serviços prestados neste setor. A partir da redução de custos excedentes e atrasos, a região poderia construir 35% mais ativos em infraestrutura sem gastar "um centavo" a mais de dinheiro público. A conclusão é do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que divulgou nesta quinta-feira, 30, sua principal publicação anual, voltada em 2020 ao tema da infraestrutura. Em mais de 400 páginas, o BID

expõe o cenário atual dos países latinos, aponta problemas e evoluções, e propõe medidas para que as nações melhorem os níveis de qualidade desse segmento.



https://s2.glbimg.com/DICz-wtmZX9r7V8NbbpRe3tk2CQ=/620x430/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2019/11/18/ferrovia_norte_sul.jp.g.jpeg

Infraestrutura (Foto: Divulgação/PPI.Gov.Br via Agência Brasil)

(Foto: Divulgação/PPI.Gov.Br via Agência Brasil)

No contexto em que vários países latinos sofrem com pressões fiscais, incluindo o Brasil, a otimização dos gastos é um dos principais objetivos a serem buscados. "O investimento público na América Latina e Caribe entre 2008 e 2017 foi de 2,3% do PIB por ano, mas dada a ineficiência predominante, esse nível de investimento equivale a investir 1,65% do PIB sem ineficiências. Ou seja, 0,65% do PIB é perdido para ineficiências na produção de ativos de infraestrutura", aponta a instituição. A ideia central do estudo é mostrar que as nações não podem mais encarar a infraestrutura como um segmento apenas de construção e obras, mas pensar em soluções tecnológicas e estratégicas para que a aplicação dos recursos seja mais eficaz e a população consiga usufruir desses serviços - como abastecimento de água, esgoto, transporte e energia - de maneira satisfatória. Para o representante do BID no Brasil, Morgan Doyle, o potencial de ganhos da transição de um modelo de infraestrutura pautado em obras para um baseado em serviços é "especialmente grande" no caso brasileiro. "O país tem conquistas importantes, por exemplo, a universalização da eletrificação rural em 20 anos. Mas ainda tem desafios importantes em infraestrutura: 16% da população ainda não tem água encanada, o transporte público é caro demais para uma parcela da população e pouco atrativo para outra. A saída é não só mais investimento, mas investimentos mais qualificado", disse.

Na visão do BID, para gerar mais e melhor investimento em infraestrutura, é preciso ter um setor público mais eficiente, capaz de racionalizar ciclos de projetos e atrair o setor privado. A melhora nesse ambiente depende de fatores como planejamento de longo prazo, rapidez na execução das obras, aplicação de tecnologias, e investimento na manutenção das infraestruturas. Sobre o último, o banco destaca alguns números. Por exemplo, no Brasil, 24% das rodovias asfaltadas estão em más condições. Além disso, o banco observa que a corrupção é um mal comum entre todos os países da região. O banco afirma que o fortalecimento de marcos institucionais e regulatórios também são importantes para essa evolução da eficiência. Além disso, o BID orienta os países a criarem centros especializados em infraestrutura, a investir na preparação e avaliação dos projetos e a transformar a infraestrutura em sua prioridade máxima.

O estudo é lançado em meio ao debate no Brasil sobre a retomada da economia pós-pandemia mediante investimentos em infraestrutura. O plano de recuperação arquitetado pelo governo federal, o Pró-Brasil, vai justamente nessa linha - e divide opiniões sobre quão relevante deve ser a injeção de recursos públicos no segmento. Na apresentação do estudo, o presidente do BID, Luis Alberto Moreno, destacou que, embora a maior parte do estudo tenha sido escrita antes da pandemia, seus conteúdos e argumentos são "mais relevantes hoje do que nunca". "Repensar nossa infraestrutura será vital para nos ajudar a superar a crise deflagrada pela covid-19 e estabelecer as bases para uma recuperação sustentada", afirmou.

Prioridades

Apesar da importância da infraestrutura para o desenvolvimento dos países, o BID mostra que a própria percepção da população sobre o tema também é um desafio. Segundo a instituição, o segmento não apenas ocupa uma posição baixa entre as prioridades das pessoas, mas os níveis de satisfação com o estado atual das coisas "são surpreendentemente altos, apesar das deficiências de qualidade". "Isso significa que os retornos eleitorais das melhorias são limitados, em particular no que se refere aos muitos investimentos de baixa visibilidade necessários", afirma.

A reflexão aponta para realidades vivenciadas pelo Brasil. No debate sobre os serviços de saneamento, que ganhou um novo marco legal recentemente, é frequente a crítica de que políticos deixam de investir no setor porque as obras, como tubulações, ficam "escondidas" e não rendem popularidade. Enquanto isso, pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) publicada neste mês mostrou que, em 2017, quatro em cada dez municípios brasileiros ainda não tinham rede de coleta de esgoto.

A maioria das pessoas sofre com a prestação irregular de serviços, principalmente no abastecimento de água, destaca o BID. "Os serviços de transporte são deficientes no que se refere a conectar as pessoas às suas residências, suas escolas e seus locais de trabalho. E o preço dos serviços de infraestrutura pode representar um pesado fardo financeiro para domicílios de renda baixa e média, acentuando, assim, a desigualdade característica da região", afirma. Segundo a instituição, ao melhorar os serviços - o que acarreta em prestações mais caras -, é preciso não comprometer a acessibilidade econômica da população mais pobre.

O estudo mostra como o custo com infraestrutura pode ser mais relevante em residências de baixa renda. Um exemplo dado é na cidade de São Paulo, em que os gastos em serviços de infraestrutura nos domicílios com renda mais baixa ocupam 10,6% do total, enquanto que nos de renda mais alta essa proporção é de 2,9%. Por isso, aponta o banco, é preciso aumentar a eficiência não só da prestação dos serviços, como também do uso de recursos públicos. Isso inclui uma análise sobre os subsídios concedidos pelos governos. Segundo o estudo, em 2018, a média dos subsídios para cobrir os custos operacionais dos prestadores de serviços na América Latina e Caribe foi de 0,7% do PIB. No entanto, não está claro "até que ponto" esses subsídios melhoram a capacidade de pagamento dos mais vulneráveis.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 30/07/2020

COM NOTA DE R\$200, HAVERÁ MENOS GASTO COM PRODUÇÃO DE DINHEIRO, DIZ SECRETÁRIO DO TESOIRO

A previsão é que a nova nota entre em circulação no fim de agosto



<https://s2.glbimg.com/teLW-QwVkvRpFKrRLji19UKsh8=/620x350/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2020/07/15/bruno-funchal-ministerio-da-economia-teouro.jpg>

Bruno Funchal (Foto: Edu Andrade/Ministério da Economia)

Com as notas de R\$ 200, o governo precisará gastar menos para produzir a quantidade necessária de cédulas, afirmou o secretário do Tesouro, Bruno

Funchal, nesta quinta-feira.

Questionado sobre qual seria a economia com a investida, o secretário não detalhou números, limitando-se a dizer, em coletiva de imprensa, que "como a gente acaba produzindo menos notas, de fato o gasto acaba sendo menor".

Na semana passada, o secretário do Orçamento, George Soares, havia dito que o Banco Central pedira ao Conselho Monetário Nacional (CMN) R\$ 437,9 milhões para produção adicional de "mais de R\$ 100 bilhões" em dinheiro físico neste ano para atender a demanda imposta pela concessão do auxílio emergencial e em meio ao fenômeno de entesouramento, com a população guardando mais recursos em espécie num cenário de incertezas.

Entretanto, quando anunciou na véspera a nota de R\$ 200, a diretora de Administração do BC, Carolina de Assis Barros, afirmou que a autoridade encaminhou ao CMN pedido de R\$ 113,4 milhões para impressão de 450 milhões de cédulas de R\$ 200 (R\$ 90 bilhões) e de 170 milhões de cédulas de R\$ 100 (mais R\$ 17 bilhões).

A previsão é que a nova nota entre em circulação no fim de agosto.

Funchal disse ainda ser "muito difícil" que a nota de R\$ 200 cause inflação, dado o cenário de inflação "extremamente baixa". "Não vejo essa possibilidade", afirmou.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 30/07/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

VALE PRETENDE CHEGAR A SUA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO NO FIM DE 2022

Mineradora cita ampliação de projetos em todo o Brasil. SD11, em Carajás, bateu recorde de extração para um único dia

Por Bruno Rosa



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/15713433-da2-69a/FT1086A/652/x2015_787291185-minerio4.jpg_20150131.jpg.pagespeed.ic.K_TgJAuaKT.jpg

Operação na mina de Brucutu em Barão de Cocais, Minas Gerais Foto: Dado Galdieri / Bloomberg

RIO - A Vale pretende chegar a sua capacidade de 400 milhões de toneladas de minério de ferro no fim de 2022, apesar da crise do coronavírus. A previsão foi feita por Marcelo Spinelli, diretor-executivo de Ferrosos e Carvão da companhia, durante teleconferência com analistas na manhã desta quinta-feira. Na noite de quarta-feira, a mineradora anunciou lucro líquido de R\$ 5,3 bilhões no segundo trimestre deste ano.

Segundo o executivo, o foco da empresa será no aumento da produção. Ele citou a entrada de novos ativos nos sistemas Sul e Sudeste. Entre 2021 e 2022, a mineradora pretende chegar a capacidade total em Brucutu (com as barragens de Torto e Laranjeiras) e Timbopeba. Haverá ainda a retomada da barragem de Itabiruçu para atingir a capacidade máxima nas usinas de Conceição. Os ativos estão localizados em Minas Gerais.

- Já o sistema Norte bateu recorde ontem (quarta-feira) de produção de 370 mil toneladas por dia. Outras frentes na mina vão ser liberadas ao longo do ano. No SD11 (Carajás), conseguimos a licença prévia e vai entrar mais produção - disse ele.

A produção começou a ganhar força em junho deste ano, quando chegou a 25,1 milhões de toneladas, um aumento de 23% em relação à média dos cinco primeiros meses deste ano.

- A China aumentou a participação na venda de minério. A China de fato voltou, com a demanda de aço. No mês passado, eles ativaram projetos, com aumento em relação ao ano passado. É um efeito que vai continuar no segundo semestre. A demanda de aço está forte, mesmo com o estoque de minério que subiu. Vamos levar mais de 50 milhões adicionais de minério no segundo semestre. Na China, a produção de aço será acima de 1 milhão de toneladas de aço nesse ano - disse Spinelli.

Volta de Onça Puma e alta no preço do ouro

A companhia lembrou ainda, durante a conversa com analistas, que vai avaliar em setembro deste ano se pagará ou não dividendos extraordinários a seus acionistas. Ontem, a mineradora aprovou o pagamento de juros sobre capital próprio de aproximadamente R\$ 1,41 por ação.

Os executivos afirmaram que preveem maior fluxo de caixa no segundo semestre. Luciano Siani, diretor-executivo de Finanças e Relações com Investidores da Vale, destacou a volta da produção da mina de Onça Puma, mina de níquel no Sul do Pará, que vai volta a gerar caixa com a produção de 25 mil toneladas por ano. As operações estão paralisadas desde setembro de 2017. Além disso, destacou o ouro, cujo preço está se aproximando de US\$ 2 mil por tonelada.

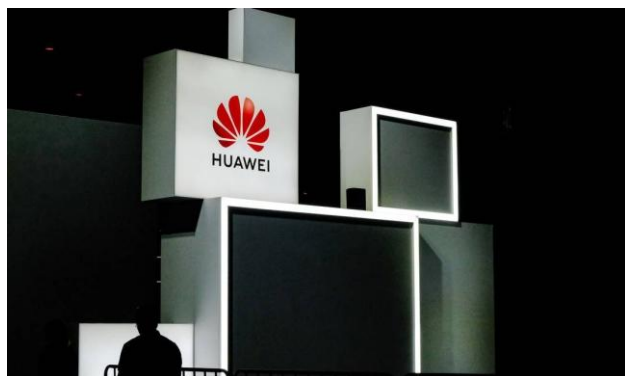
Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/07/2020

CHINA ACUSA EUA DE QUERER 'ELIMINAR' HUAWEI APÓS ADVERTÊNCIA AO BRASIL

Em entrevista ao GLOBO, embaixador americano ameaçou com "consequências", caso o governo brasileiro permita que a gigante chinesa implante sua tecnologia 5G no país

AFP



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24558791-5ec-fbc/FT1086A/652/xFILES-CHINA-TECHNOLOGY-TELECOM-GQ34KCMQ3.1.jpg.pagespeed.ic.uVe0gzaLco.jp>

[g](#)
China crítica pressão dos EUA contra escolha da Huawei no 5G Foto: AFP

PEQUIM — A China acusou nesta quinta-feira o governo dos Estados Unidos de tentar eliminar a Huawei "por todos os meios", após uma advertência americana ao Brasil sobre a possibilidade de permitir que o grupo chinês de telecomunicações forneça equipamentos de tecnologia 5G ao país.

— Os Estados Unidos estão muito apegados à equanimidade e à reciprocidade — disse o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China, Wang Wenbin. — Mas, de fato, quando as empresas de outros países se tornam dominantes, a classe política americana inventa desculpas e utiliza o poder do Estado para eliminá-las por todos os meios— completou Wenbin.

Em uma entrevista publicada quarta-feira pelo GLOBO, o embaixador americano, Todd Chapman, ameaçou com "consequências", caso o Brasil permita que o grupo chinês implante sua tecnologia 5G no país.

As "consequências" poderiam ser de ordem econômica, afirmou o embaixador americano, sugerindo que empresas americanas poderiam deixar de investir no Brasil, por temer que seus segredos de propriedade intelectual não sejam protegidos.

O governo brasileiro pretendia lançar a licitação para o 5G este ano, com um enorme mercado de 212 milhões de habitantes, mas a crise da COVID-19 adiou o calendário para 2021.

Em entrevista coletiva, Wenbin ressaltou que Pompeo e alguns políticos dos EUA pressionaram repetidamente outros países, direcionados à cooperação 5G, e "coagiram abertamente outros países a obedecer a vontade dos Estados Unidos".

— Este é um ato hegemônico flagrante. Esperamos que todos os países mantenham um ambiente de negócios justo, aberto e não discriminatório, e resistam resolutamente à discriminação na

cooperação global nas indústrias de ciência e tecnologia, assim como resistem firmemente à discriminação racial — acrescentou o porta-voz da chancelaria chinesa.

A Huawei é considerada a líder mundial do 5G, uma nova norma de tecnologia móvel que revolucionará a Internet e que deve ter sua instalação acelerada.

Por suspeitar de que o grupo atua em conivência com o governo de Pequim, e alegando riscos em termos de segurança cibernética, o governo de Donald Trump está aumentando a pressão sobre os aliados para que proíbam equipamentos da Huawei.

O Reino Unido anunciou em meados de julho a decisão de eliminar de sua rede 5G todos os equipamentos produzidos pela Huawei, alegando riscos de segurança.

Em resposta, a China criticou a decisão do governo britânico e disse que Londres se deixou "enganar" pelos Estados Unidos.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/07/2020

GOVERNO VAI MANTER HOME OFFICE PARA SERVIDORES APÓS A PANDEMIA

Órgãos públicos irão decidir se adotarão o regime; Economia nega impacto no atendimento ao público

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — O Ministério da Economia anunciou, nesta quinta-feira, que irá expandir o home office de servidores públicos federais mesmo após a pandemia de covid-19. Os órgãos públicos do Poder Executivo poderão continuar dando a opção aos seus funcionários que trabalhem de casa. O governo nega que haverá prejuízos para o atendimento ao público.

— Os servidores elegíveis para o teletrabalho são aqueles que não estão na linha de frente do atendimento ao público — disse Gleisson Rubin, secretário adjunto de Desburocratização, Gestão e Governo Digital. — É um modelo alternativo. A gente não vai abandonar o trabalho em escritório. Estamos abrindo opções, assim como as organizações do setor privado estão fazendo.

A medida não atinge as estatais, que têm processos próprios. O servidor que aderir ao teletrabalho, em regime parcial ou integral, terá que assinar e cumprir um plano de trabalho. As novas regras entram em vigor em setembro. As despesas com internet, energia elétrica, telefone e outras semelhantes são de responsabilidade do participante que optar pela modalidade de teletrabalho. E não haverá pagamento de horas extras ou adoção de banco de horas.

Por conta da pandemia, há hoje 360 mil servidores públicos federais trabalhando em casa, incluindo professores e funcionários das universidades federais. Esse número representa 63% do total da força de trabalho da administração pública federal. O governo não acredita que todo esse contingente vá continuar em teletrabalho justamente a maior parte são de funcionários de universidades.

Os servidores estão afastados das repartições há quase quatro meses. O governo editou a primeira instrução normativa que adequou o funcionamento do serviço público aos efeitos da pandemia em 12 de março.

— O teletrabalho não será uma exceção, mas sim, uma opção. Antes da pandemia, tínhamos experiências pontuais no poder público e era bastante limitado — explicou Rubin.

Cada órgão definirá, a partir de suas necessidades, quais atividades poderão ser desempenhadas à distância. Caberá ao dirigente máximo de cada pasta autorizar a implementação do home office.

O governo também espera que o home office reduza custos da máquina pública, como despesas de funcionamento e de outros bens e serviços disponibilizados nos órgãos. Durante a pandemia,

só com despesas com diárias e passagens foram economizados R\$ 270 milhões entre abril e junho.

Reforma tributária: Brasil pode ter maior tributação sobre consumo do mundo com proposta de Guedes

Com o deslocamento terrestre, dentro das cidades, a redução de gastos foi de R\$ 743,5 mil, se comparado ao mesmo período de 2019. Houve economia também de R\$ 93 milhões entre março e maio de 2020, com a redução das despesas com adicional de insalubridade, de irradiação ionizante, periculosidade, serviço extraordinário, adicional noturno e auxílio transporte.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/07/2020

MINISTÉRIO DA ECONOMIA ESTIMA QUE SUBSTITUTO DO PIS/COFINS PODE GERAR 373 MIL EMPREGOS

Setor de serviços é contra proposta do governo por entender que vai aumentar custos do segmento

Por Manoel Ventura

BRASÍLIA — A Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia estimou nesta quinta-feira que a junção dos impostos federais PIS e Cofins em um único imposto poderá gerar entre 142 mil e 373 mil empregos no país.

O cálculo consta em nota técnica sobre os impactos da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), cuja criação foi proposta pelo Executivo ao Congresso na semana passada. A CBS tem alíquota de 12% e é criticada pelo setor de serviços, porque pode representar um aumento da carga tributária desse segmento.

Nas contas da SPE, a primeira parte da reforma tributária do governo também poderá elevar a produtividade da economia brasileira em 0,2% a 0,5%, dependendo da redução esperada no custo de conformidade.

Em relação aos ganhos de Produto Interno Bruto (PIB) per capita, a SPE estimou que eles podem ir de R\$ 173 a R\$ 345 por brasileiro, o que representaria um aumento de até 1%, usando como referência o PIB nominal de 2019.

“O impacto agregado no emprego é sempre positivo, oscilando entre 142 e 373 mil empregos gerados”, diz o texto.

A reforma do PIS/Cofins sofre críticas principalmente por parte de empresas de serviços. Pelo projeto do governo, todas as empresas passariam a ser tributadas pelo sistema não cumulativo, que prevê créditos nas compras de insumos. Ao contrário da indústria, o segmento de serviços compra poucos insumos e é intensivo em mão de obra e, por isso, teme ser prejudicado.

Na avaliação do presidente da Central Brasileira do Setor de Serviços (Cebrasse), João Diniz, oor causa da crise, as empresas terão dificuldade de repassar aos consumidores a alíquota de 12% de PIS/Cofins, que consta na proposta do governo de reforma tributária. Em entrevista ao GLOBO, na semana passada, ele afirmou que quem não tiver margem de lucro para segurar o aumento, vai quebrar.

— Como o setor de serviços representa dois terços da economia, o aumento de PIS/Cofins vai pesar de alguma forma no bolso do consumidor. O problema é que as margens de lucro das empresas estão cada vez mais baixas, principalmente do setor de serviços. Com a falta de dinheiro no mercado, as empresas vão tentar segurar o aumento, mas quem não tiver margem para isso vai quebrar — afirmou.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/07/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CÂMARA PREPARA VOTAÇÃO DE 'PAUTA VERDE' APÓS PRESSÃO POR AGENDA NA ÁREA AMBIENTAL

Entre os projetos que devem entrar na pauta dos deputados até setembro, está o que endurece a punição contra o desmatamento ilegal

Por André Borges, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A pressão para que o Brasil avance em uma agenda positiva na área ambiental já resultou em uma lista de projetos de lei que devem ser votados nas próximas semanas pela Câmara dos Deputados. A prioridade dos parlamentares que compõe o grupo da "pauta verde" da Câmara, sob o comando do presidente Rodrigo Maia (DEM-RJ), tem sido destacar propostas que já possuem certo consenso e que devem ser aprovadas em plenário sem dificuldades.

A missão de filtrar essas propostas é conduzida hoje por cinco deputados: Alessandro Molon (PSB-RJ), Enrico Misasi (PV-SP), Rodrigo Agostinho (PSB-SP), Zé Silva (Solidariedade-MG) e Zé Vitor (PL-MG) (mais informações nesta página). As conversas já realizadas nesta semana levaram a três projetos de lei que devem ser votados entre agosto e setembro.

Desmatamento



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/7/1/1596079687617.jpg>

Projeto do deputado Rodrigo Agostinho prevê até sete anos de reclusão. Foto: Gabriela Biló/Estadão

O PL 3961/2020, de autoria de Molon, cria a lei de emergência climática e neutralização de emissões. O projeto define a meta nacional de neutralizar as emissões de gases de efeito estufa no Brasil até 2050; determina que o Executivo renove políticas sobre o assunto a cada cinco anos; e proíbe o bloqueio do orçamento destinado ao enfrentamento

da crise climática e ao combate ao desmatamento.

Um segundo projeto de lei estabelece regras para incentivar a emissão dos títulos verdes, os chamados "green bonds". Basicamente, a ideia do PL 7578/2017, do deputado Zé Silva, é que áreas preservadas sejam convertidas em títulos que podem ser comprados por empresas poluidoras, como forma de créditos para a preservação da floresta.

Um terceiro projeto com chance de ser aprovado trata do agravamento de penas contra o desmatamento ilegal. Nesta seara, estão em discussão os projetos 3337/2019, de Agostinho, e 4689/2019, de Zé Vitor. Ambos endurecem as penalidades, estabelecendo tipo penal para infrações mais graves, com reclusão que pode chegar a até sete anos, no caso da proposta de Agostinho. "Há praticamente um consenso sobre a necessidade de votação de cada uma dessas propostas, então, todas devem ir ao plenário entre agosto e setembro", diz Molon.

Agostinho afirma que apresentou a Maia um pacote de 16 propostas que já correm na Câmara e que podem ser alvo dessa filtragem. "Acredito que há algo em torno de oito projetos que podemos conseguir levar a plenário, rapidamente."

Todos reconhecem a relevância de projeto de lei que trata da regularização fundiária (PL 2633/2020) e da nova Lei Geral do Licenciamento Ambiental. Ocorre que não há consenso firmado sobre essas propostas.

'PL da grilagem'

Autor do PL da regularização de terras, Zé Silva diz que o projeto está pronto. O texto estabelece que a vistoria remota de terras para fins de titulação pode ser feita em áreas de até seis módulos fiscais (a lei atual permite esse uso até quatro módulos fiscais; cada módulo fiscal equivale, em média, a 66 hectares), além de reconhecer imóveis ocupados em 2008 ou anos anteriores. Trata-se de uma proposta diferente do que previa a extinta Medida Provisória 910, a chamada "MP da grilagem", que alcançava 15 módulos fiscais e estabelecia o ano de 2014 como seu marco temporal.

O marco do licenciamento ambiental é outro tema que ainda divide o Congresso, apesar de o seu relator, Kim Kataguirí (DEM-SP), ter sinalizado intenção de colocar o texto em votação até setembro. O conflito atual atende pelo nome de Licença Ambiental por Adesão e Compromisso (LAC). Trata-se de um tipo de licença em que o empreendedor obtém autorização para tocar uma obra sem ter de fazer qualquer tipo de levantamento ou estudo relacionado a impacto ambiental.

Cabe ao governo, estadual ou federal, realizar esse levantamento e, a partir daí, verificar se o empreendimento se adequa. O texto atual prevê que essa regra valha para todos os casos de licenciamento que não envolverem grandes impactos – que são hoje minoria. Para ambientalistas, o texto explode com o processo de licenciamento, ao não prever que a LAC só seja usada em casos que, objetivamente, sejam caracterizados como de baixo risco e impacto ambiental.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/07/2020

COM MAIS EFICIÊNCIA, INFRAESTRUTURA PODE RENDER 35% A MAIS NO BRASIL E PAÍSES VIZINHOS, APONTA BID

Estudo é lançado em meio ao debate no Brasil sobre a retomada da economia pós-pandemia mediante investimentos em infraestrutura

Por Amanda Pupo, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - Além de precisar investir mais em infraestrutura, os países da América Latina e Caribe precisam melhorar a eficiência na aplicação dos recursos e nos serviços prestados nesse setor. A partir da redução de custos excedentes e atrasos, a região poderia construir 35% a mais em infraestrutura sem gastar "um centavo" a mais de dinheiro público. A conclusão é do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que divulgou nesta quinta-feira, 30, sua principal publicação anual, voltada em 2020 ao tema da infraestrutura. Em mais de 400 páginas, o BID expõe o cenário atual dos países latinos, aponta problemas e evoluções, e propõe medidas para que as nações melhorem os níveis de qualidade desse segmento.

No contexto em que vários países latinos sofrem com pressões fiscais, incluindo o Brasil, a otimização dos gastos é um dos principais objetivos a serem buscados. "O investimento público na América Latina e Caribe entre 2008 e 2017 foi de 2,3% do PIB por ano, mas dada a ineficiência predominante, esse nível de investimento equivale a investir 1,65% do PIB sem ineficiências. Ou seja, 0,65% do PIB é perdido para ineficiências na produção de ativos de infraestrutura", aponta a instituição.



Teixeira/Estadão

A ideia central do estudo é mostrar que as nações não podem mais encarar a infraestrutura como um segmento apenas de construção e obras, mas pensar em soluções tecnológicas e estratégicas para que a aplicação dos recursos seja mais eficaz e a população consiga usufruir desses serviços - como abastecimento de água, esgoto, transporte e energia - de maneira satisfatória.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/0/1546279625304.jpg>

Rodovia BR-163, entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), ainda tem trechos sem pavimentação. Foto: Daniel

Para o representante do BID no Brasil, Morgan Doyle, o potencial de ganhos da transição de um modelo de infraestrutura pautado em obras para um baseado em serviços é “especialmente grande” no caso brasileiro. “O País tem conquistas importantes, por exemplo, a universalização da eletrificação rural em 20 anos. Mas ainda tem desafios importantes em infraestrutura: 16% da população ainda não tem água encanada, o transporte público é caro demais para uma parcela da população e pouco atrativo para outra. A saída é não só mais investimento, mas investimentos mais qualificado”, disse.

Na visão do BID, para gerar mais e melhor investimento em infraestrutura, é preciso ter um setor público mais eficiente, capaz de racionalizar ciclos de projetos e atrair o setor privado. A melhora nesse ambiente depende de fatores como planejamento de longo prazo, rapidez na execução das obras, aplicação de tecnologias, e investimento na manutenção das infraestruturas. Sobre o último, o banco destaca alguns números. Por exemplo, no Brasil, 24% das rodovias asfaltadas estão em más condições. Além disso, o banco observa que a corrupção é um mal comum entre todos os países da região.

O banco afirma que o fortalecimento de marcos institucionais e regulatórios também são importantes para essa evolução da eficiência. Além disso, o BID orienta os países a criarem centros especializados em infraestrutura, a investir na preparação e avaliação dos projetos e a transformar a infraestrutura em sua prioridade máxima.

O estudo é lançado em meio ao debate no Brasil sobre a retomada da economia pós-pandemia mediante investimentos em infraestrutura. O plano de recuperação arquitetado pelo governo federal, o Pró-Brasil, vai justamente nessa linha - e divide opiniões sobre quão relevante deve ser a injeção de recursos públicos no segmento.

Na apresentação do estudo, o presidente do BID, Luis Alberto Moreno, destacou que, embora a maior parte do estudo tenha sido escrita antes da pandemia, seus conteúdos e argumentos são "mais relevantes hoje do que nunca". "Repensar nossa infraestrutura será vital para nos ajudar a superar a crise deflagrada pela covid-19 e estabelecer as bases para uma recuperação sustentada", afirmou o presidente do BID.

Prioridades

Apesar da importância da infraestrutura para o desenvolvimento dos países, o BID mostra que a própria percepção da população sobre o tema também é um desafio. Segundo a instituição, o segmento não apenas ocupa uma posição baixa entre as prioridades das pessoas, mas os níveis de satisfação com o estado atual das coisas "são surpreendentemente altos, apesar das deficiências de qualidade".

"Isso significa que os retornos eleitorais das melhorias são limitados, em particular no que se refere aos muitos investimentos de baixa visibilidade necessários", afirma.

A reflexão aponta para realidades vivenciadas pelo Brasil. No debate sobre os serviços de saneamento, que ganhou um novo marco legal recentemente, é frequente a crítica de que políticos deixam de investir no setor porque as obras, como tubulações, ficam "escondidas" e não rendem popularidade. Enquanto isso, pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) publicada neste mês mostrou que, em 2017, quatro em cada dez municípios brasileiros ainda não tinham rede de coleta de esgoto.

A maioria das pessoas sofre com a prestação irregular de serviços, principalmente no abastecimento de água, destaca o BID. "Os serviços de transporte são deficientes no que se refere a conectar as pessoas às suas residências, suas escolas e seus locais de trabalho. E o preço dos serviços de infraestrutura pode representar um pesado fardo financeiro para domicílios de renda baixa e média, acentuando, assim, a desigualdade característica da região", afirma.

Segundo a instituição, ao melhorar os serviços - o que acarreta em prestações mais caras -, é preciso não comprometer a acessibilidade econômica da população mais pobre. O estudo mostra

como o custo com infraestrutura pode ser mais relevante em residências de baixa renda. Um exemplo dado é na cidade de São Paulo, em que os gastos em serviços de infraestrutura nos domicílios com renda mais baixa ocupam 10,6% do total, enquanto que nos de renda mais alta essa proporção é de 2,9%.

Por isso, aponta o banco, é preciso aumentar a eficiência não só da prestação dos serviços, como também do uso de recursos públicos. Isso inclui uma análise sobre os subsídios concedidos pelos governos. Segundo o estudo, em 2018, a média dos subsídios para cobrir os custos operacionais dos prestadores de serviços na América Latina e Caribe foi de 0,7% do PIB. No entanto, não está claro "até que ponto" esses subsídios melhoram a capacidade de pagamento dos mais vulneráveis.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/07/2020

TCU QUER FISCALIZAR USO DE R\$ 79 BI POR ESTADOS E MUNICÍPIOS NO COMBATE À PANDEMIA

O ministro Bruno Dantas deu um prazo de 15 dias para o governo se manifestar sobre o registro contábil dos repasses, que devem ser identificados como despesas e não transferências da União
Por Adriana Fernandes e Eduardo Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - No momento em que se espalham pelo País casos de desvios e mau uso do dinheiro da covid-19, o Tribunal de Contas da União (TCU) vai definir a competência para fiscalizar a aplicação de R\$ 79 bilhões repassados pela União para Estados e municípios adotarem medidas de enfrentamento da doença. A depender da forma de registro dessa verba bilionária, a fiscalização poderá feita pelo TCU e não apenas pelos Tribunais de Conta Estaduais (TCEs) e dos municípios (TCMs), conhecidas por sofrer forte interferência política dos governadores e prefeitos.

O TCU poderá aplicar sanções e imputar débito aos gestores desses recursos. A definição da competência deverá também ter repercussão jurídica, inclusive para ação do Ministério Público Federal. A decisão é considerada crucial pela área técnica do órgão para apurar informações de que os governos regionais não estão gastando os recursos repassados para o combate à pandemia. Além disso, pipocam pelo País casos de desvios do uso do dinheiro que deveria ser usado na saúde. Desde o início da pandemia, o TCU vem monitorando os gastos com a covid-19 e encontrando falhas na aplicação dos recursos.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/9/4/1596083414649.jpg>

Bruno Dantas

Dantas quer os repasses registrados como despesas e não transferências. Foto: Gabriela Biló/Estadão

O ministro do TCU Bruno Dantas, no final de semana, deu um prazo de 15 dias para que o Ministério da Economia, a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Controladoria-Geral da União (CGU) se manifestem

sobre o registro contábil dos repasses. Depois da resposta dos órgãos do governo, o ministro Dantas tem que elaborar o seu voto para análise pelo plenário.

A decisão atende representação apresentada pela Secretaria de Macroavaliação Governamental (Semag) do TCU. Os técnicos argumentam que a ajuda emergencial de R\$ 76 bilhões do governo federal a Estados e municípios durante a pandemia de covid-19 deve ser contabilizada como despesas da União e não como transferências a Estados e municípios.

O Ministério da Economia quer que o registro seja feito como ocorre com as transferências dos fundos de Participação dos Estados (FPE) e Municípios (FPM), que são de competência dos governos regionais, o que livraria o governo federal da responsabilidade sobre a fiscalização do emprego dos recursos.

Na representação, os técnicos defendem a competência do TCU e de outros órgãos federais para a fiscalização da aplicação desses recursos. Nesse sentido, os órgãos de controle locais poderiam atuar em “solidariedade ativa”, provocando a atuação dos órgãos federais em casos de indícios de irregularidades.

Com isso, esses gastos não poderiam ser deduzidos do cálculo da Receita Corrente Líquida (RCL) do Governo Central em 2020. Para ajudar governadores e prefeitos a arcar com os custos da pandemia, o governo federal transferiu R\$ 16 bilhões aos governos regionais no começo de abril. No fim de maio, o Congresso aprovou a Lei Complementar 173/2020 com um reforço adicional de R\$ 60 bilhões.

O Ministério da Economia já deduziu do cálculo da Receita Corrente Líquida federal o repasse de R\$ 16 bilhões em abril. Na avaliação dos técnicos, abatimento da RCL não poderia ser feito. Na justificativa, a Semag argumenta que os repasses dos auxílios financeiros têm natureza jurídica federal, constituindo despesas próprias da União.

A representação lembra que os recursos transferidos durante a pandemia tiveram destinações definidas pela própria União, sendo R\$ 10 bilhões para ações de saúde e assistência social e outros R\$ 50 bilhões com aplicação restrita – não podendo, por exemplo, bancar reajustes de salários de servidores estaduais e municipais.

“Não há razão plausível para que tais repasses sejam considerados recursos próprios dos entes subnacionais”, completa a representação, que alega ainda que a repartição dos auxílios da União não teve como finalidade a redução das desigualdades sociais, que seria a razão de existir dos FPE e FPM. Tanto que Estados mais ricos receberam maiores repasses por concentrarem uma parcela maior da população atingida pela pandemia.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/07/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

AVAL DO TCU EM FERROVIAS REDUZ PERCEPÇÃO DE RISCO, DIZ DIRETOR DA VALE

Corte autorizou ontem renovação antecipada das concessões da EFVM e da EFC

Por Rafael Rosas e Francisco Góes, Valor — Rio 30/07/2020 15h41 Atualizado

O diretor-executivo de finanças e relações com investidores da Vale, Luciano Siani, afirmou que a aprovação, ontem (29), pelo Tribunal de Contas da União (TCU) da renovação das concessões das ferrovias Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e da Estrada de Ferro de Carajás (EFC) contribuirá para diminuir a percepção de risco da companhia.

“Isso é importantíssimo porque faz parte da nossa agenda de ‘derisk’ [diminuir o risco] da companhia, os investidores devem tirar do radar essa preocupação. Tem investimentos importantes que a Vale sempre fez, investimentos importantes para o país”, disse Siani nesta quinta-feira, durante teleconferência com investidores.

O executivo ressaltou que a proposta aprovada pelo TCU vem sendo discutida com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) há pelo menos dois anos, e “portanto já faz parte do nosso planejamento, o nosso ‘guidance de capex’ já inclui para os próximos anos os investimentos necessários que foram aprovados pelo TCU”.

O executivo acrescentou que, uma vez aprovada pelo TCU, a renovação das concessões agora volta para análise da ANTT e do Ministério da Infraestrutura, que darão o aval para os contratos de renovação serem assinados.

A EFC é a principal malha de escoamento do minério de ferro produzido pela Vale em Carajás e transporta o produto até o porto de Ponta da Madeira, no Maranhão. A EFVM é importante para escoar parte da produção da empresa em Minas Gerais via Porto de Tubarão, em Vitória (ES).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/07/2020

VALE PLANEJA PRODUÇÃO DE 400 MI DE TONELADAS DE MINÉRIO DE FERRO EM 2022

Vale planeja produção de 400 mi de toneladas de minério de ferro em 2022 Meta para 2020 é de 310 milhões a 330 milhões de toneladas

Por Francisco Góes e Rafael Rosas, Valor — Rio 30/07/2020 10h53 Atualizado

O diretor-executivo de Ferrosos da Vale, Marcelo Spinelli, afirmou que a empresa tem um plano para ter produção de minério de ferro de 400 milhões de toneladas em 2022. Este ano, a companhia tem uma meta de produção entre 310 milhões e 330 milhões de toneladas e indicou, no relatório de produção do segundo trimestre, que o volume deve ficar próximo do piso desse intervalo.

Em teleconferência nesta quinta-feira com analistas sobre o resultado do segundo trimestre, anunciado na véspera, Spinelli ressaltou que os impactos da covid-19 sobre a produção de minério de ferro este ano deverão ficar em 10 milhões de toneladas.

Ele destacou, no entanto, que o primeiro impacto da doença nas operações da empresa, que foi o absenteísmo, hoje está em cerca de um terço do que foi no início da pandemia, e frisou que os trabalhos nas minas do Sudeste, hoje, são feitos sem maiores problemas.



[https://s2.glbimg.com/yHy8wz1nZMMOEV1FVUxKYcPiz3g=/0x0:3469x2450/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/6/y/EQq6sSQZSQDDnCpxzSjA/foto09emp-101-vale-b1.jpg](https://s2.glbimg.com/yHy8wz1nZMMOEV1FVUxKYcPiz3g=/0x0:3469x2450/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/6/y/EQq6sSQZSQDDnCpxzSjA/foto09emp-101-vale-b1.jpg)

— Foto: Leo Pinheiro/Valor

(PA), com 370 mil toneladas em um dia.

Sobre o Sistema Norte, Spinelli disse que ontem a companhia bateu o recorde diário de produção de minério de ferro no empreendimento S11D, em Carajás

Também na teleconferência, o presidente da mineradora, Eduardo Bartolomeo, destacou que a Vale comprometeu US\$ 6 bilhões com reparações e indenizações pelo rompimento da barragem de Córrego do Feijão, em Brumadinho (MG), sendo US\$ 2,6 bilhões desembolsados e US\$ 3,4 bilhões provisionados. Bartolomeo informou que a Vale pagou R\$ 3,9 bilhões em indenizações até o momento.

Perspectiva para custos do minério

O diretor-executivo de Finanças e Relações com Investidores da Vale, Luciano Siani, afirmou na teleconferência que o segundo semestre da companhia tem tudo para ser muito bom em termos de custos no minério de ferro.

Siani ressaltou que os efeitos positivos do câmbio sobre os custos acabaram sendo ofuscados por outros fatores, que pressionaram algumas despesas.

O custo C1 de finos de minério de ferro - custo de produção do minério no porto, que inclui mina, planta, ferrovia e porto, excluindo royalties — subiu de US\$ 16,2 por tonelada, nos três primeiros meses do ano, para US\$ 17,1 por tonelada no segundo trimestre. As razões para isso seriam,

principalmente, devido ao consumo de estoques com custo médio de produção mais altos; aos maiores volumes e preços de compra de terceiros; ao impacto da covid-19 em função de benefícios adicionais para funcionários e medidas de segurança operacional; e a efeitos não recorrentes como os custos de demurrage (custo do navio parado à espera do carregamento).

O diretor também destacou que a empresa espera pagar, em agosto, a linha de crédito rotativo tomada este ano para fazer frente aos efeitos da pandemia.

Questionado por analistas sobre a possibilidade de a companhia pagar dividendo extraordinário, Siani ressaltou que a decisão vai ser tomada em setembro, olhando para o fluxo de caixa. Ele acrescentou que em setembro a empresa vai ter uma visão de quanto deverá pagar de dividendo em março de 2021.

Ontem, a Vale divulgou que pagará juros sobre capital próprio (JCP) de R\$ 1,41 por ação em agosto e que retomará em setembro o pagamento de dividendos.

Fluxo de caixa acima de US\$ 1 bi em julho

Siani afirmou que o fluxo de caixa da Vale em julho vai ser superior a US\$ 1 bilhão. Esse valor seria maior que o registrado pela mineradora, em todo o primeiro semestre.

“As vendas aceleraram em junho e os recibos financeiros vieram em julho. Só em julho, o nosso fluxo de caixa vai ser acima de US\$ 1 bilhão, o que é mais que em todo o primeiro semestre. Então, com a aceleração das vendas, o fluxo de caixa necessariamente vai ser muito superior no segundo semestre”, disse.

No segundo trimestre, o fluxo de caixa livre das operações da Vale foi de US\$ 277 milhões, uma queda de US\$ 103 milhões abaixo do primeiro trimestre. Isso ocorreu devido, principalmente, à maior necessidade de capital de giro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/07/2020

CORREÇÃO - REPORTAGEM "PORTOS E FERROVIAS SE MOBILIZAM PARA PROLONGAR ISENÇÃO",

30/07/2020 05h01 Atualizado há 13 horas

Ao contrário do que afirma a reportagem "Portos e ferrovias se mobilizam para prolongar isenção", publicada no Valor de 28 de julho (página A4) a Confederação Nacional da Indústria e a Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul não assinaram carta ao ministro Paulo Guedes defendendo a prorrogação do Reporto.

Cartas de Leitores 30/07/2020 05h01 Atualizado

CNI

A propósito da reportagem "Portos e ferrovias se mobilizam para prolongar isenção", publicada na edição de 28/7/2020 do Valor, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) esclarece que, em momento algum manifestou seu apoio à prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). A CNI está acompanhando o assunto e sua inclusão na Medida Provisória 945/2020, mas a entidade ainda não se posicionou sobre o tema. Isso porque, a entidade julga que essa matéria deve ser debatida dentro do contexto da Reforma Tributária que está em trâmite no Congresso.

Informamos, ainda, que um dos principais pontos que vêm sendo debatidos no âmbito do Fórum Nacional da Indústria (FNI), que congrega cerca de 70 associações setoriais, é a extinção de todos os regimes tributários especiais.

Robson Braga de Andrade

Presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI)

Improdutividade

Reporto-me ao artigo publicado na edição de 28/7, sob o título "A armadilha da improdutividade da construção civil" de autoria de Luiz Henrique Ceotto e outros. Os autores condenam a "tributação diferenciada", ou seja, baixa em relação a produtos industrializados. Dizem que essa "estrutura tributária diferenciada tem consequências danosas para a produtividade de longo prazo do setor". Declaram que ela "desincentiva a industrialização". Num país com desemprego dramático, alguém condenar a utilização intensiva de mão de obra é algo inacreditável

Antonio Augusto d'Avila

avilapoa@uol.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/07/2020

ÍNDIA BARRA CHINA DE COMPRAS GOVERNAMENTAIS

Novas regras sobre contratos públicos e investimento estrangeiro visam atingir a China

Por Akira Hayakawa — Nikkei, de Tóquio 30/07/2020 05h01 Atualizado

A Índia aumentou suas restrições às empresas chinesas interessadas em fornecer bens e serviços para o governo, ampliando sua retaliação econômica contra Pequim em meio a um conflito fronteiriço no Himalaia.

As regras sobre contratos públicos revistas na semana passada agora exigem que as empresas de países que têm fronteiras terrestres com a Índia se registrem junto às autoridades competentes, para receber permissão dos ministérios de Assuntos Internos e do Exterior antes de disputarem licitações.

Isso se aplica a um grande número de empresas do setor público, incluindo governos estaduais, empresas estatais e bancos, além de parcerias público-privadas.

A Índia tem fronteiras com China, Nepal, Butão, Paquistão, Bangladesh e Mianmar. As exceções limitam o alcance das regras apenas para China e Paquistão, sendo que a China tende a se envolver na disputa de contratos públicos.

Nova Délhi disse ontem que as medidas visam "reforçar a defesa e a segurança nacional". O objetivo aparente é impedir totalmente a atuação das empresas chinesas no setor público indiano - parte da repressão às empresas chinesas na Índia desde conflitos na fronteira que resultara na morte de 20 soldados indianos em junho.

O Estado de Bihar, no leste da Índia, cancelou contrato para a construção de uma ponte de US\$ 390 milhões sobre o rio Ganges, por causa do envolvimento de companhias chinesas, segundo a imprensa local. O Estado de Maharashtra congelou três investimentos chineses, incluindo a planejada compra de uma fábrica da General Motors na área pela Great Wall Motor, uma empresa privada chinesa.

A Índia também apertou a vigilância sobre as exportações chinesas, deixando produtos como telefones celulares presos nos portos.

Um aumento das tarifas sobre células solares também está sendo considerado. A Índia vem agregando capacidade de geração de energia solar para enfrentar problemas de falta de eletricidade e tornar mais ecológica sua geração de energia. O país importa 80% de suas células solares da China.

O premiê indiano, Narendra Modi, disse que o país precisa reduzir sua dependência dos equipamentos solares importados e o governo deverá impor alguma restrição às importações chinesas.

No mês passado, a Índia proibiu 59 aplicativos de companhias chinesas, incluindo o TikTok e o WeChat. A agência de notícias PTI informou que 47 outros aplicativos que aparentemente clonavam os bloqueados foram proibidos.

O governo indiano já vinha se mostrando mais cauteloso com Pequim antes mesmo do aumento da tensão na fronteira, em maio. Em abril ele mudou as regras para os investimentos estrangeiros diretos, exigindo que companhias de países vizinhos tenham permissão do governo para investir.

A China exportou US\$ 474 bilhões para a Índia em 2019, o equivalente a 14% das importações indianas. Os investimentos chineses na Índia nos cinco anos até o ano fiscal de 2020 totalizaram US\$ 4,3 bilhões, mais que o dobro do número dos cinco anos anteriores.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/07/2020

CÂMARA REJEITA EMENDAS DA OPOSIÇÃO E CONCLUI APROVAÇÃO DE MP DOS PORTOS

A MP perde validade no sábado e precisa ser aprovada pelo Senado sem alterações
Por Raphael Di Cunto, Marcelo Ribeiro e Daniel Rittner, Valor — Brasília 30/07/2020 01h34 Atualizado

A Câmara dos Deputados rejeitou todas as emendas da oposição à medida provisória (MP) 945, que muda a legislação dos trabalhadores portuários, e, com isso, concluiu a votação da proposta na madrugada desta quinta-feira. O texto, que perde a validade se não for aprovado até sábado, agora segue para análise do Senado. O parecer do deputado Felipe Francischini (PSL-PR), que permitiu também o arrendamento de áreas em portos públicos sem licitação, acabou aprovado na íntegra, com apoio dos partidos da base do governo e até de parte da oposição.

Os partidos de oposição criticaram o projeto por incluir os trabalhadores portuários como serviço essencial – o que os obriga a assegurar a realização do serviço, mesmo em caso de greve – e que a empresa gestora do porto possa contratar temporários para o lugar dos grevistas. Além disso, tentaram elevar o salário dos afastados por serem grupo de risco para a covid-19 e manter 100% da remuneração, mas acabou aprovado um corte de 30%.

Outra mudança criticada pela oposição foi que uma emenda do relator permitiu que os contratos de arrendamento de portos públicos poderão ocorrer sem licitação se houver um único interessado, comprovado por meio de chamamento público. O parecer também permite a utilização das áreas dos portos por contratos temporários de até quatro anos sem licitação.

O deputado Henrique Fontana (PT-RS) criticou as mudanças e disse que não há modernização, mas “imoralidades”. “Está se utilizando a pandemia para entregar áreas de portos sem licitação. Se de fato querem discutir a sério a lei que regula áreas portuárias, mandem um projeto de lei, permitam um debate decente”, afirmou.

Francischini rebateu que o governo Dilma fez uma ampla mudança na legislação dos portos por MP e que, desde então, os terminais de uso privado (TUP) “aumentaram consideravelmente a sua participação em relação aos portos públicos”. “A nossa emenda visa resguardar os portos públicos e moderniza-los”, disse. “Estamos tentando colocar modernização do porto público. É uma vergonha no Brasil a legislação do setor de portos.”

O texto foi construído pelo relator em conjunto com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas – que acompanhou pessoalmente a votação na Câmara -, e contava com apoio dos partidos da base do governo Bolsonaro na Câmara. A MP, contudo, perde validade no sábado e precisa ser aprovada pelo Senado sem alterações. Caso os senadores modifiquem a proposta, o texto precisará passar por nova votação dos deputados - mas não há novas sessões da Câmara previstas até lá.

Apesar do apoio de Tarcísio, o Ministério da Economia se opôs a outra emenda do parecer, que propunha a prorrogação do Reporto, um regime tributário especial que isenta de IPI, PIS/Cofins e

Imposto de Importação os investimentos das concessionárias de ferrovias e operadoras de terminais portuários.

Segundo Francischini, o Ministério da Infraestrutura defendia a prorrogação por causa do impacto nos atuais contratos e futuras concessões, mas o Ministério da Economia ficou contra - a desoneração é estimada em R\$ 7 bilhões em cinco anos. Sem o adiamento, esse regime acabará em 31 de dezembro. "Mas sou da tese de acharmos uma solução. Será muito preocupante no final do ano do ponto de vista dos contratos atuais", afirmou.

As operadoras de portos e ferrovias agora tentam incluir a prorrogação do Reporto na MP 960, que tem um único artigo e trata de um regime tributário especial na área de comércio exterior, por meio de emenda do deputado Hugo Leal (PSD-RJ). O setor privado estima que, sem as isenções, o investimento em máquinas e equipamentos ficaria até 30% mais caro.

"Todas as licitações de arrendamentos feitas pelo governo já incluem o Reporto na modelagem econômico-financeira", afirma o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva. O regime vence em 31 de dezembro e o pleito é prorrogá-lo até 2025. Para empresas, deixar a renovação para a última hora é prejudicial. "É a segurança que as empresas precisam ter para fazer suas contratações e encomendas".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/07/2020

PORTOS DA CHINA SINALIZAM RISCOS DE EXCESSO DE OFERTA DE MINÉRIO DE FERRO

"Acreditamos que o aumento dos estoques portuários deva pesar nos preços do minério de ferro ainda este ano", afirma o Commonwealth Bank of Australia

Por Dow Jones Newswires — Pequim

Os preços do minério de ferro estão acima de US\$ 110 a tonelada com a demanda mais forte na China, mas o Commonwealth Bank of Australia (CBA) espera que eles comecem a apertar em breve.

O último fator impulsionador de preços mais altos é a demanda mais forte no sul da China, após dois meses de chuvas extraordinariamente fortes. Ao longo do rio Yangtze, as inundações foram as piores em décadas.

"Embora as margens elevadas das siderúrgicas mantenham os preços do minério de ferro bem sustentados, o aumento nos estoques portuários de minério de ferro da China sugere que riscos de excesso de oferta estão surgindo", afirma o CBA.

"Acreditamos que o aumento dos estoques portuários deva pesar nos preços do minério de ferro ainda este ano."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/07/2020

RELATOR EXCLUI PRORROGAÇÃO DO REPORTO DE MP POR RESISTÊNCIA DO MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Estimativas do governo indicavam um custo de R\$ 7 bilhões com a desoneração; setor vê desequilíbrio com fim do programa

Por Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro, Valor — Brasília

Diante das resistências do Ministério da Economia, o deputado Felipe Francischini (PSL-PR) excluiu do parecer à medida provisória (MP) 945, que muda a legislação dos trabalhadores portuários, a prorrogação por cinco anos do Reporto, um regime tributário especial que isenta de IPI, PIS/Cofins e Imposto de Importação os investimentos das concessionárias de ferrovias e operadoras de terminais portuários. Sem o adiamento, o regime acabará em 31 de dezembro.

Segundo Francischini, a área econômica do governo ficou contra a proposta, que contava com aval do Ministério da Infraestrutura por causa do impacto nos atuais contratos e futuras concessões. O prazo para aprovar a MP acaba no sábado e ele resolveu retirar a prorrogação para permitir a votação nesta quarta-feira. “Mas sou da tese de acharmos uma solução. Será muito preocupante no final do ano do ponto de vista dos contratos atuais”, afirmou.



[https://s2.glbimg.com/JhDJkUQfBji99r10DtuD9hQJ8Lg=/0x0:1000x667/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/w/1/9ATYwQT9mj8mdBRSPZBw/img20190410115023417med.jpg](https://s2.glbimg.com/JhDJkUQfBji99r10DtuD9hQJ8Lg=/0x0:1000x667/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/w/1/9ATYwQT9mj8mdBRSPZBw/img20190410115023417med.jpg)

O relator da MP 945, Felipe Francischini (PSL-PR), excluiu trecho que prorrogava o Reporto — Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

A desoneração tributária, nas estimativas do governo, custará R\$ 7 bilhões em cinco anos. O setor pressiona o governo a aceitar a prorrogação dizendo que, se isso não ocorrer, será preciso fazer o reequilíbrio dos contratos de concessão portuária e ferroviária e enviou carta ao ministro da Economia, Paulo Guedes, para pedir apoio a emenda.

O ministério se manteve resistente, porém, e o relator resolveu tirar a proposta de seu parecer. As concessionárias já tentaram encaixar essa emenda também na MP 925, que tratava da suspensão do pagamento de contribuições para o Sistema S, mas a prorrogação acabou excluída por não ter relação com o tema da MP.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/07/2020

NOVA LEI DA CABOTAGEM FAVORECE EXPANSÃO DE GRANDES GRUPOS

Para executivos de grandes operadores, a proposta do governo deverá acelerar e baratear seus planos de crescimento

Por Taís Hirata — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/v1ml5ulpezVKmosXwwFiOLiVFGw=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/d/P/zifHvgQ8SziQcZbtntkw/foto29emp-101-cabota-b2.jpg](https://s2.glbimg.com/v1ml5ulpezVKmosXwwFiOLiVFGw=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/d/P/zifHvgQ8SziQcZbtntkw/foto29emp-101-cabota-b2.jpg)

Para Luiza Bublitz, presidente da Mercosul Line, mudança de regras ajuda a ampliar frota e reduzir custos, mas investimentos serão feitos com ou sei nova lei — Foto: Silvia Zamboni/Valor

As grandes empresas que dominam o mercado de cabotagem no Brasil preveem que a nova legislação proposta pelo governo federal - a chamada BR do Mar - irá acelerar e tornar mais barato seu crescimento no país.

Para as companhias, não há expectativa de um “boom” do mercado devido às novas regras. Algumas já têm planos de investimento que independem do programa federal. Ainda assim, a expectativa é positiva: as mudanças deverão dar mais competitividade ao transporte marítimo e estimular a migração da carga, que hoje viaja principalmente por estradas, para a costa brasileira.

O governo está em vias de enviar ao Congresso um projeto de lei com mudanças importantes para o setor. Uma das propostas consideradas prioritária para as empresas é a flexibilização do uso de navios estrangeiros - inclusive com uma possibilidade de utilizar tripulação internacional, que é duas vezes mais barata que a brasileira. Hoje, as empresas até podem usar navios estrangeiros, mas há uma série de restrições. A ideia do governo é afrouxá-las.

Um dos grandes grupos do setor, a Log-in Logística Intermodal tem planos de expandir sua frota e as rotas em que atua, mas hoje está em espera. Além da crise econômica, que demanda mais cautela, o grupo pretende acompanhar o avanço da nova legislação.

“O crescimento não necessariamente dependerá do marco legal, mas, com ele, poderemos tomar uma decisão melhor. Vamos esperar, até porque a pandemia gera um freio de arrumação”, afirma o presidente, Márcio Arany.

No fim do ano passado, o grupo levantou R\$ 551 milhões em uma oferta subsequente de ações, com objetivo de fazer sua expansão. “Estamos com o dinheiro em caixa, sem pressa. O plano é manter nossa fatia atual no mercado de contêineres, de 30%, acompanhando crescimento do setor.”

O executivo evita detalhar os planos de expansão, mas diz que há oportunidades para crescer no Arco Norte do país e em novos mercados da América do Sul.

A Mercosul Line, braço de cabotagem do grupo francês CMA CGM, também tem um plano agressivo de crescimento na região, que não dependerá da aprovação das novas normas, segundo a nova presidente da empresa, Luiza Bublitz.

Ela também evita abrir informações sobre o projeto, mas diz que há potencial para reforçar a rota entre o Sudeste e o Nordeste brasileiro, além de ampliar a integração com o grupo CMA, que comprou a empresa, da Maersk, no fim de 2017. “É uma oportunidade de avançar para projetos logísticos mais complexos, envolvendo armazéns, operação de controle de estoques.”

A executiva, que assumiu recentemente o cargo, afirma que já tem o aval da matriz para o plano de crescimento, mas que a nova legislação poderia ampliá-lo. “Ficaríamos contentes se o projeto do governo fosse finalizado, a discussão vem se prolongando. Ajudaria bastante, mas o investimento vem com ou sem mudança”, afirma Luiza.

Para Marcus Voloch, diretor executivo da Aliança Navegação e Logística, a nova legislação dificilmente dobrará o crescimento do mercado de cabotagem, como chegou a ser anunciado. Mas certamente as mudanças irão facilitar a expansão, diz ele.

“Não acredito em um crescimento tão acelerado porque não há demanda reprimida. Hoje, o mercado tem capacidade para mais um ou dois anos. Porém, quando for necessária uma expansão, ela poderá ser muito mais rápida e barata com uma flexibilização”, afirma.

A Aliança, que faz parte do grupo Maersk, detém quase metade do mercado de cabotagem de contêineres do Brasil, e tem uma frota de 14 navios - enquanto a Mercosul Line tem cinco e a Log-in, seis.

Para Voloch, a nova legislação poderá ampliar a concorrência, mas a expectativa é que isso só ocorra apenas no longo prazo, com a possível entrada de grandes empresas de navegação no mercado.

Hoje, a avaliação dos executivos é que, mais do que demais empresas do setor, sua verdadeira competição é o caminhão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/07/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL TEM CRESCIMENTO DE 13,3% NO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/07/2020 - 21:09



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200729-porto-de-sao-francisco-do-sul.jpg>

A SCPAr Porto de São Francisco do Sul mantém o ritmo de crescimento das operações, com aumentos sucessivos na movimentação de cargas. O avanço no acumulado do primeiro semestre de 2020 é de 13,3%, se comparado ao mesmo período do ano passado.

Em junho, o percentual de crescimento foi de 15,7%, comparado ao mesmo mês de referência em 2019.

Segundo o diretor-presidente do porto, Fabiano Ramalho, “esses números expressam o compromisso e a responsabilidade do Porto de São Francisco do Sul com o crescimento do comércio exterior, sobretudo do agronegócio brasileiro”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/07/2020

TCU AUTORIZA RENOVAÇÕES FERROVIÁRIAS QUE VIABILIZAM CONSTRUÇÃO DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO-OESTE (FICO)

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/07/2020 - 21:04

O Tribunal de Contas da União autorizou a renovação antecipada dos contratos de concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e da Estrada de Ferro Carajás (EFC), ambas administradas pela Vale S/A. Com isso, será possível implementar a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO), que beneficiará o escoamento da produção de grãos nos estados de Goiás e Mato Grosso.

Os novos contratos, mais modernos e alinhados aos interesses públicos, preveem investimentos de R\$ 21 bilhões, sendo R\$ 8,5 bilhões na EFVM e R\$ 9,8 bilhões na EFC, além do uso do mecanismo de investimento cruzado, que permite usar parte do valor de outorga para a construção de novas ferrovias do Estado com investimento privado.

Ao todo, R\$ 2,73 bilhões serão destinados à construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT). Esse trecho irá escoar a produção de grãos (soja e milho) do Vale do Araguaia, uma das maiores produtoras de soja do Brasil, até a Ferrovia Norte-Sul, criando acesso aos principais portos do país.

O aditivo ao contrato também prevê a construção de um trecho ferroviário entre Cariacica e Anchieta, no Espírito Santo, viabilizando a operação no porto de Ubu. O Estado ainda pretende utilizar parte do valor arrecadado para a compra de material a ser utilizado na Ferrovia Oeste-Leste (FIOL), na Bahia.

"É a consolidação de uma solução inovadora de fazer ferrovia no Brasil sem a utilização de recursos públicos. O investimento cruzado, utilizando outorgas de concessões ferroviárias, é uma das principais estratégias do Governo Federal para dobrar a participação desse modo na matriz de transportes nacional. Estamos mostrando que a restrição orçamentária não será um impeditivo para desenvolvermos a infraestrutura do país", comentou o ministro Tarcísio Gomes de Freitas.

Para aquisição de frota das duas ferrovias, serão destinados R\$ 2,8 bilhões e outros R\$ 600 milhões serão reservados para obras de conflito urbano em 55 municípios. Além disso, R\$ 11,3 bilhões serão investidos na manutenção da operação. O valor a ser pago pela Vale em outorga ao poder concedente será de cerca de R\$ 2,2 bilhões por ambas as ferrovias.

Os estudos também apontam os benefícios socioeconômicos com a renovação dos contratos. Eles serão na ordem de R\$ 1,7 bilhão referentes à redução no custo de fretes e de custos externos de acidentes e ambientais. A realização dos investimentos previstos trará cerca de R\$

287 milhões aos cofres públicos, mediante arrecadação de tributos para os próximos seis anos. Além disso, é esperada a geração de 65 mil empregos. O prazo da renovação do contrato é de 30 anos.

A EFC e EFVM são consideradas as duas ferrovias mais seguras do país, com os menores índices de acidentes, e ocupam os dois primeiros lugares no Índice de Desempenho Ambiental Ferrovias, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/07/2020

APÓS 15 ANOS SEM PLANEJAMENTO, PORTO DE SANTOS APROVA NOVO PDZ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/07/2020 - 21:00

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200729-porto-de-santos-canal-rebocador-navio-manobra.jpg>



O Ministério da Infraestrutura (Minfra) aprovou o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos nesta terça-feira (28/07), após mais de uma década sem planejamento do mais importante porto do País. A Portaria nº 1.620, do Minfra, foi publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira (29/07) e permitirá a modernização do Porto de Santos, ao planejar

estrategicamente a ocupação das áreas públicas pelos próximos 20 anos. A concretização do plano elevará a capacidade do complexo santista em aproximadamente 50% até 2040, atingindo 240,6 milhões de toneladas.

O instrumento foi elaborado ao longo do último ano pela Santos Port Authority (SPA) a partir das diretrizes de eficiência operacional e integração porto-cidade, em linha com as melhores práticas mundiais. O novo PDZ atualiza a versão de 2006, que já não dava conta do escoamento eficiente das cargas identificadas no Plano Mestre, instrumento de planejamento macro do Minfra publicado em abril de 2019 e que deflagrou o cronograma para atualização do planejamento portuário.

“Com o novo PDZ, projetamos o Porto de Santos para o futuro, propiciando um salto de eficiência, economia de escala e produtividade. Representa um marco para a modernização do complexo, geração de emprego e renda na região. Fundamental dizer que esse trabalho só logrou êxito por conta do alinhamento entre SPA, Minfra e Planalto em prol da infraestrutura nacional, pois o novo PDZ representa um avanço não só para Baixada Santista, mas para toda a cadeia logística nacional que depende do principal equipamento do comércio exterior brasileiro”, afirma o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral.

No que se refere à eficiência operacional, o novo PDZ prevê a movimentação de 100% das cargas da região de influência do Porto, a consolidação de áreas para a clusterização de cargas e o aumento da participação do modal ferroviário. No aspecto de integração com a cidade, o plano abrange soluções para interferências de acessos rodoferroviários e destinação do cais do Valongo à movimentação de passageiros em navios de cruzeiro.

As instalações destinadas a contêineres terão um dos maiores crescimentos de capacidade entre todas as cargas: alta de 64%, saindo de 5,4 milhões TEU (contêiner padrão de 20 pés) para 8,7 milhões TEU, com um novo terminal dedicado na região do Saboó. Mas haverá aumento de oferta para todos os tipos de carga até 2040. Seguem os destaques:

- Granéis sólidos vegetais: alta de 37%, para 95,3 milhões de toneladas
- Granéis líquidos: ampliação de 40%, para 22,4 milhões de toneladas
- Granéis minerais de descarga: aumento de 74%, para 16,5 milhões de toneladas
- Celulose: crescimento de 49%, para 10,5 milhões de toneladas
- Dois berços de atracação para descarga direta, entre a Alemoa e o Saboó

Atendendo a diretrizes do governo federal de aumentar a participação da ferrovia na matriz de transporte, a movimentação prevista para o modal em Santos deve crescer 91%, para 86 milhões de toneladas, elevando a fatia dos trilhos no Porto de atuais 33% para 40%.

O novo plano será implantado imediatamente, com as alterações de tipologia de carga realizadas à medida que os atuais contratos terminarem. Haverá novos arrendamentos, expansão de áreas, além da ampliação do modal ferroviário – mais limpo e eficiente. Tudo somado, a estimativa é que sejam necessários R\$ 9,7 bilhões entre os próximos cinco e dez anos divididos em investimentos em terminais com contratos vigentes (R\$ 2,5 bilhões), investimentos previstos em 8 novos arrendamentos a serem realizados a partir de 2021 (R\$ 5,2 bilhões), e obras de acessos rodoferroviários (R\$ 2 bilhões).

“Eram 14 anos sem planejamento do mais importante complexo portuário do País. O novo PDZ não é um fim em si mesmo. Tem uma dimensão socioeconômica fundamental. Ao abrir caminho para investimentos de aproximadamente R\$ 10 bilhões, a maior parte nos próximos cinco anos, a estimativa é que entre obras e novos postos nos terminais sejam criados 60,4 mil empregos, equivalente a 21% da população ocupada nas três cidades do entorno do Porto – Santos, Guarujá e Cubatão”, afirma o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello, que conduziu a elaboração do PDZ.

Somente em obras, a SPA projeta a criação de 58 mil empregos nos próximos 5 anos, sendo 19,3 mil diretos, 9 mil indiretos e 29,7 mil efeito-renda. Para mensurar esses números, a Companhia utilizou a metodologia do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), adaptada pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), cujos valores representam o total de empregos gerados ao longo de todo o período de execução dos projetos.

Além disso, a ampliação de capacidade e movimentação resultará em ao menos 2,4 mil novos empregos diretos nos terminais, um incremento de 15% sobre a base atual, saindo de 16,1 mil trabalhadores para 18,5 mil – incluídos na conta os trabalhadores vinculados aos terminais portuários e avulsos escalados pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/07/2020

VALLOUREC PRORROGA CONTRATOS COM A PETROBRAS PARA FORNECIMENTO DE TUBOS E SERVIÇOS ASSOCIADOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 29/07/2020 - 20:54

A Vallourec anuncia a extensão dos contratos de fornecimento de produtos e serviços junto à Petrobras. Desde a assinatura original desses contratos, em 2018, a Vallourec vem fornecendo à Petrobras produtos OCTG, incluindo tubos de aço sem costura, acessórios e conexões premium, além de serviços associados, como inspeção, reparo, supervisão, entre outros, os quais são suportados pela plataforma digital Vallourec.smart.

Os produtos e serviços associados fornecidos pela Vallourec são utilizados pela Petrobras em seus poços de exploração e produção de petróleo e gás offshore, localizados principalmente em importantes reservatórios do pré-sal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/07/2020