A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONSULTORES DESTACAM PRÓS E CONTRAS DA CONCESSÃO CONJUNTA DE PRIVATIZAÇÃO DO PORTO

Especialistas analisam proposta do Ministério da Infraestrutura de privatizar os portos de Santos e São Sebastião

Por Fernanda Balbino

https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.85516:1579976460/Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=77b77cf&q=0.8&w=1500&$w=f075b93

Governo Federal analisa licitar a gestão dos portos de Santos e São Sebastião de forma unificada ((Foto: Carlos Nogueira))

A possibilidade de desestatizar os portos de Santos e São Sebastião, no Litoral Norte do Estado, de maneira conjunta, divide opiniões de especialistas no setor portuário. Enquanto o Governo avalia que a medida agregaria valor, consultores apontam riscos.

Com a contratação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Governo Federal deu início, na última feira (4), ao processo de estudos para definir o modelo de privatização dos dois portos. Ainda não se sabe se eles serão leiloados juntos ou separadamente. O resultado dessas análises deve ser anunciado no primeiro trimestre do próximo ano, prevê o Ministério da Infraestrutura.

O consultor portuário Fabrizio Pierdomenico explica que, quem ganhar o bloco, poderá ainda operar no Porto de São Sebastião, haja visto que será o responsável pela administração e operação do complexo portuário. Desta forma, poderá concorrer com os terminais de Santos onde esse mesmo concessionário será apenas gestor.

“Eu entendo que esses dois portos têm duas realidades totalmente diferentes do ponto de vista de modelos de gestão. O Porto de São Sebastião, por exemplo, não possui nenhum arrendamento de áreas, portanto poderia ser simplesmente privatizado, com a venda do bem público. O Porto de Santos, ao contrário, tem o modelo landlord, com o arrendamento de áreas para terminais, com as operações sendo privadas”, destacou o executivo.

Pierdomenico, que já foi diretor da Autoridade Portuária de Santos, destaca as dificuldades a serem enfrentadas na administração do cais santista. “No Porto de Santos, uma concessão à iniciativa privada terá como grande desafio conciliar a gestão como um business com o modelo landlord, em que a operação privada das cargas é o grande negócio portuário. Para transformar a gestão do condomínio em um bom negócio, terá que ganhar com a redução dos custos, comparados aos que existem hoje, e ganhar em cima da carga e da operação dos terminais, correndo o risco de tirar competitividade do Porto, ao encarecer os custos dos terminais”.

O consultor portuário Marcos Vendramini também vê grandes diferenças entre os dois complexos portuários. “Não quero dizer que São Sebastião não seja superavitário, mas com certeza, as necessidades, os portes de investimento e os requisitos administrativos são completamente díspares”.

Para Vendramini, leiloar os portos juntos pode resultar em uma eventual economia de custos do leilão de São Sebastião. Outra possibilidade seria uma sinergia de serviços de apoio, como suprimentos e engenharia.

“Realmente, não vejo interesses comuns entre estes portos e tampouco complementaridades entre eles que justifiquem a concessão conjunta, a menos que, por exemplo, deseje-se realizar investimentos em São Sebastião utilizando-se receitas do arrendamento em Santos. Há um tempo, aventou-se algo similar na concessão dos aeroportos com as vendas casadas, ou seja, quem levasse um aeroporto de grande porte levar junto um ou mais aeroportos deficitários para administrar”.

O consultor aponta que São Sebastião, nas condições em que se encontra, é um porto que deve ser desenvolvido para nichos de mercadorias. “Cargas que não requeiram muito espaço, que possam operar com condições de acostagem modestas (comprimento do berço, calado), que possam ser escoadas através das limitadas condições e acesso rodoviário (para caminhões de grande porte) e que, ainda assim, remunerarem a Autoridade Portuária em bases aceitáveis”.
Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 11/05/2020

GOVERNO AGENDA LEILÃO DE NOVOS TERMINAIS DO PORTO DE SANTOS

Ministério prevê investimentos de R$ 420 milhões com a implantação das instalações
Fernanda Balbino
Da Redação

https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1.70653:1570627164/Terminal-Libra.jpg?f=2x1&pf=ceff37c&q=0.8&w=1500&$w=f075b93
Dois novos terminais de celulose do Porto de Santos vão ocupar área antes explorada pelo Grupo Libra (Carlos Nogueira/ AT)

Os dois novos terminais de celulose do Porto de Santos serão leiloados em 28 de agosto. Os editais do STS14 e STS14A foram publicados nesta sexta-feira (8). O Governo Federal estima que, juntas, as duas instalações recebam investimentos de R$ 420 milhões da iniciativa privada.

Conforme os editais, os contratos de concessão terão duração de 25 anos. As duas áreas a serem arrendadas eram ocupadas anteriormente pelo Grupo Libra, no Macuco e na Ponta da Praia.

As estimativas do Ministério da Infraestrutura apontam que as outorgas devem girar em torno de R$ 110,9 milhões. Com os dois terminais, o Porto de Santos ampliará sua capacidade para armazenagem de celulose em 248,8 mil toneladas.

Além disso, juntas, as duas futuras instalações terão capacidade para movimentar cerca de 5 milhões de toneladas de celulose por ano. Este é o dobro da demanda verificada em 2019.

O STS14 fica no Macuco, em uma área de 44,5 mil metros quadrados. O futuro terminal será atendido por dois berços, com extensão de cerca de mil metros.

A empresa vencedora do leilão deverá realizar investimentos, como a construção de um armazém e a aquisição de pontes rolantes para propiciar o descarregamento ferroviário de uma composição de 67 vagões com 88 toneladas cada, em, no máximo, 8,5 horas, por exemplo.

O arrendatário do lote STS14A terá uma área de 45,1 mil metros quadrados. Além de construir um armazém e realizar investimentos que permitam o mesmo descarregamento ferroviário do outro terminal, o investidor deverá adquirir equipamentos que possibilitem a remessa de embarque, do armazém para o cais, de, no mínimo, 25 mil toneladas por dia.

“A publicação dos editais é o primeiro grande marco para a implementação de uma nova lógica de otimização do uso de áreas no Porto de Santos. A nova estratégia do Porto é a clusterização das operações, com ganhos de escalas pela concentração de operações de mesma vocação em áreas específicas do porto”, afirmou o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

O executivo sustenta que, com as melhorias estruturais previstas nos acessos ferroviários, haverá maior integração com as linhas dos concessionários ferroviários que se conectam ao Porto, que têm sido objeto de investimentos bilionários. “O transporte da celulose nesses terminais será 100% sobre trilhos”, diz Piloni.

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Fernando Biral, destaca a possibilidade de mais empregos e renda na região. “Com essa iniciativa, o Porto de Santos reforça o compromisso com a modernização e desenvolvimento econômico, ampliando a infraestrutura do principal corredor de exportação de celulose no país. Estamos certos da atratividade desses empreendimentos à iniciativa privada e de sua contribuição no processo de recuperação econômica do Brasil”
Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 11/05/2020

GERENTE DE DRAGAGEM DEIXA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

A saída de Michele Patrícia acontece logo após o desligamento da diretora de infraestrutura Jennyfer Tsai
Por Fernanda Balbino - Da Redação

A Autoridade Portuária de Santos (APS) teve mais uma baixa na equipe. Desta vez, a gerente de Dragagem, Michele Patrícia de Lorena, deixou a empresa.

A saída acontece logo após o desligamento da diretora de Infraestrutura da estatal, Jennyfer Tsai, e da demissão do ex-presidente da empresa, Casemiro Tércio Carvalho.

A ex-gerente se desligou dias depois da assinatura da ordem de serviço para a dragagem do Porto, o principal objeto de sua gestão. A DTA Engenharia iniciará o serviço neste mês.

A licitação segue judicializada, desde quando a segunda colocada no pregão eletrônico, a Van Oord, apontou irregularidades na contratação, através de um mandado de segurança. Mas, na semana passada, a Justiça concedeu uma liminar e liberou a realização dos trabalhos.

Michele estava na Autoridade Portuária há pouco mais de um ano. Em sua gestão, houve uma redução de calado (limite da profundidade que o navio pode atingir sem afetar sua segurança) de três berços destinados às operações de granéis líquidos no Porto. O problema causou prejuízos que superaram marca de US$ 10 milhões, o equivalente a R$ 40,7 milhões.

Para o presidente do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos, mais baixas estão por vir. Há executivos que já iniciaram a limpeza de suas gavetas, disse.

Procurada, a Autoridade Portuária se limitou a dizer que a gerente de Dragagem comunicou, em reunião, que deixaria a empresa. “O movimento de cargos de livre provimento é natural, sem relação com situações específicas”.
Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 11/05/2020

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MOVIMENTAÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO REGISTRA PEQUENA QUEDA NO PRIMEIRO TRIMESTRE: 1,1%

Informação é do estudo “O desempenho portuário nacional frente à pandemia da Covid-19”, publicado pela ANTAQ

O setor portuário nacional (portos públicos + terminais privados) movimentaram 247,1 milhões de toneladas no primeiro trimestre de 2020. O número corresponde a uma queda de 1,1% em relação ao mesmo período do ano passado. A informação está no informativo “O desempenho portuário nacional frente à pandemia da Covid-19”, publicado nesta segunda-feira (11), no site da ANTAQ.

Nos três primeiros meses do ano, registrou-se um decréscimo na movimentação. Porém, o estudo da ANTAQ ressalta que, em março, a movimentação foi de 89,7 milhões de toneladas, superando em 7,6% o registrado no mesmo período em 2019.

O informativo da Agência traz, ainda, dados sobre importação e exportação. Além disso, destaca a navegação de cabotagem. A movimentação de cargas na cabotagem nacional cresceu 14,9% no primeiro trimestre deste ano, com 62,9 milhões de toneladas embarcadas e desembarcadas em instalações portuárias brasileiras.

Além disso, as operações de embarque e desembarque de contêineres na cabotagem registraram crescimento de 9,3% de janeiro a março de 2020, em comparação com o mesmo período do ano passado, totalizando 7,6 milhões de toneladas movimentadas.

O informativo aponta que há uma grande incerteza sobre a duração da crise sanitária e o alcance de seus efeitos sobre o futuro da economia em geral. “Avaliar adequadamente o comportamento da movimentação de mercadorias nos próximos meses é um exercício bastante especulativo, uma vez que a pandemia do novo coronavírus é um acontecimento sem precedentes nas últimas décadas”, destaca o estudo da Agência.

Porém, o informativo enaltece que, “diante do cenário de apreensão do final de 2019 e o que se poderia esperar para o primeiro quarto deste ano, o desempenho do transporte aquaviário nacional foi surpreendentemente bom. Caso a recuperação percebida no mês de março venha a se consolidar nos próximos meses, o Brasil, como um dos principais exportadores de alimentos do mundo, mostrou neste primeiro trimestre possuir as condições necessárias de planejamento e infraestrutura portuária para manter ou mesmo ampliar sua posição atual”.

Acesse a íntegra do informativo: http://portal.antaq.gov.br/index.php/estatisticas/

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviarios
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data : 11/05/2020

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

GOLAÇO DA PRIVATIZAÇÃO DOS PORTOS EM 90 MINUTOS DE JOGO

Editorial Portogente

O modelo Landlord Port é adotado há mais de oito séculos, hoje em quase 90% dos portos do mundo. É anterior à primeira universidade. Portanto, é de uso mundialmente consagrado, testado e que recebeu influências sociais, econômicas e políticas dos cinco continentes e de todos os regimes políticos. (Frederico Bussinger)

Por inexigibilidade de licitação, o Ministério da Infraestrutura (Minfra) contratou o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para elaborar projeto de participação da iniciativa privada no provimento, gestão e exploração dos Portos de Santos e São Sebastião, ambos no litoral paulista. Respectivamente, o porto mais importante do Hemisfério Sul e o mais importante para a Petrobrás.

Celebrado pelo Minfra como um golaço; de fato, foi dado início aos 90 minutos de jogo, de uma partida a ser disputada com muita torcida. Será a oportunidade de o Ministério explicar o que tanto falou até agora sobre privatizar os portos, mas nunca o que isso quer dizer. Nem tampouco deu ouvido às perguntas. Qual o tamanho do menos Estado e da mais eficiência? Privatizar o quê? Privatizar para quê?

Com certeza, os golaços marcados no Porto de Vitória (ES), tão questionados, não acontecerão nesses dois portos. Agora o jogo não está sendo realizado entre quatro paredes. E há questões, como o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), que estão jogando a preliminar. Até agora só deu briga entre torcidas. Quase toda a diretoria do porto caiu e ela segue mancando. Do lado dos cartolas, há pouca, ou nenhuma, experiência com jogos da Divisão Especial.

Casos como a pera ferroviária da Rumo no Porto de Santos, decididos no vídeo-arbitragem, podem mostrar que o modelo de privatização vai precisar garantir um golaço sem polêmica. Sem conotação de ganhar no tapetão e evitar a judicialização da súmula. As torcidas desse clássico são acirradas e muito fortemente organizadas. Quando a partida é jogada na casa do principal time, toda a cidade participa da festa.

Reformar os portos é um evento tão desejado regionalmente, como se fosse um campeonato mundial. Apesar da demora para começar, é muito celebrado. Diferente de um jogo treino, vai entusiasmar a torcida. Cobrindo desde o início do campeonato, Portogente continua oferecendo os melhores lugares para assistir a essa partida.

Fonte : Portal Porto Gente
Data : 11/05/2020

O IMPACTO DA COVID-19 NAS CONCESSÕES DE AEROPORTOS

Assessoria de Comunicação

O evento acontece na terça-feira (12/05), das 10h às 12h, e conta com a participação de gestores da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Infraero, Inframérica, GRU Airport, Fraport Brasil e da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa)

Na próxima terça-feira (12 de maio de 2020), das 10h às 12h, acontece o Bloco #03 da série online Impacto da Covid-19 para o transporte aéreo no Brasil, iniciativa que faz parte da plataforma Airport Infra Expo, promovida pela Necta em parceria com o Fenelon Advogados. O evento irá debater amplamente sobre o impacto da Covid-19 nas concessões de aeroportos e conta com a participação do diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Sousa Pereira; do presidente do GRU Airport, Gustavo Figueiredo; do presidente da Infraero, Tenente-Brigadeiro Paes de Barros; do CEO da Inframérica, Jorge Arruda; do presidente da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa), Dyogo Oliveira; do sócio do Fenelon Advogados, Ricardo Fenelon; e da CEO da Fraport Brasil, Andreea Pal.

Entre os pontos abordados, o debate irá destacar: os caminhos para preservar os contratos vigentes, como será a cooperação com as companhias aéreas e demais clientes no atual cenário e se o reequilíbrio dos contratos é a solução.

De acordo com a idealizadora da Aiport Infra Expo e CEO da Necta, Paula Faria, a iniciativa faz parte da programação da Airport Infra Expo 2020, que conta, ainda, com o portal AirCOVID, entre outras ações. "O objetivo da série é debater com profundidade os impactos da Covid-19 no setor de transporte aéreo, por meio da implementação de soluções inovadoras e com os envolvimentos de todas as esferas que compõem o ecossistema desse negócio no Brasil, como órgãos do governo, a iniciativa privada e entidades. E a pauta com foco nas concessões de aeroportos é fundamental, considerando que o tema tem importância ímpar para o setor", disse.

Para o sócio do Fenelon Advogados, Ricardo Fenelon, a iniciativa tem sido uma oportunidade única para reunir diversos especialista em prol da discussão não apenas dos impactos atuais da crise em função do Coronavírus, mas também para o início da construção das soluções para o futuro. O especialista destaca, ainda, a edição sobre o impacto da pandemia nas concessões de aeroportos.

"O mercado já não estava fácil para as concessionárias de aeroportos. Estudos mostram que a demanda já estava inferior à projetada na época dos leilões e, agora, com a pandemia da Covid-19, o cenário no curto e médio prazo deve piorar ainda mais. Nesse sentido, mesmo estando praticamente definido o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro por parte das concessionárias, pois os contratos preveem que, em caso de força maior, o risco é da União, ainda há um desafio pela frente em definir qual o valor do reequilíbrio. Dessa forma, as próximas rodadas de concessões provavelmente passarão por ajustes de prazo e modelagem para se adaptar ao cenário pós-crise, visto que os operadores internacionais que participaram das últimas rodadas, também estão sendo afetados com a crise do setor", argumentou Fenelon.

Programação série online Impacto da Covid-19 para o transporte aéreo no Brasil

No dia 28 de abril de 2020, a Necta e o Fenelon Advogados lançaram a série online Impacto da Covid-19 para o transporte aéreo no Brasil. A iniciativa faz parte da programação da Airport Infra Expo 2020, que conta, ainda, com o portal AirCOVID, entre outras ações. O Bloco de lançamento debateu sobre as medidas do Governo Federal, da ANAC e do DECEA para mitigar e lidar com os impactos da pandemia.

O lançamento do evento contou com a participação do Secretário Nacional de Aviação Civil (SAC), Ronei Glanzmann; do chefe do subdepartamento de Operações do - Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), Brigadeiro do Ar Ary Rodrigues Bertolino; do CEO da Azul Linhas Aéreas, John Rodgerson; do diretor de Aeroportos - Américas da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA); Filipe Reis; do sócio do Fenelon Advogados, Ricardo Fenelon, e da CEO da Necta e idealizadora da Airport Infra Expo, Paula Faria. A íntegra da gravação do Bloco 1 está disponível em: https://bit.ly/3f4sXH0

O Bloco #02 (05/05) | A importância do transporte de carga no contexto da crise aconteceu no dia 05 de maio e está disponível em: https://bit.ly/2WSd6mD

Fonte : Portal Porto Gente
Data : 11/05/2020

DEMANDA POR FRETE RODOVIÁRIO RECUA QUASE 30% EM ABRIL

Assessoria de Comunicação

Agronegócio se destaca como o setor que mantém a estabilidade mesmo na crise da pandemia, com avanço de 10% em comparação a março

A Repom, marca da Edenred Brasil, líder em soluções de gestão e pagamento de despesas para frota própria e terceirizada, realizou um levantamento sobre a evolução do frete rodoviário com base em mais de 500 mil operações que gerenciou no País entre 1º de março e 25 de abril. O mapeamento, inédito, da marca revelou o comportamento da movimentação de cargas semana a semana em diferentes setores de atividade, que com exceção do agronegócio, chegou a registrar uma queda de 28,8% no início deste mês, quando comparado ao comportamento da primeira semana de março.

As análises mostram um recuo de 17,5% em todos os setores de atividade em abril, na comparação com o mesmo período do mês anterior. Os setores mais impactados pelas medidas de isolamento social são aqueles de transportes de grande magnitude, como o da construção civil e insumos de matéria-prima como papel e celulose.

Thomas Gautier, Head de Mercado Rodoviário da Divisão de Frota e Soluções de Mobilidade da Edenred Brasil (Divulgação)

"Com a continuidade da quarentena, prevemos um cenário de queda para todas as atividades nas próximas semanas, com exceção do agronegócio, que segue em alta e não deve sofrer o mesmo

impacto de outros setores, especialmente pelo momento da safra da soja", comenta o Head de Mercado Rodoviário da Edenred Brasil, Thomas Gautier.

No recorte semanal da variação da demanda por frete em diferentes setores de atividade, na comparação com a primeira semana de março, as análises apontam que o número de operações cresceu 2,4% entre os dias 15 e 21; já na semana seguinte, recuou 20,8% (de 22 a 28 de março), momento que marcou o início das medidas de isolamento no País. O mês abril também começou com baixa de 15,4% (de 29 de março a 4 de abril); e chegou ao pico de baixa de 28,8% na segunda semana (de 5 a 11 de abril), seguidos por recuos de 11,2% (de 12 a 18 de abril) e 17,8% (de 19 a 25 de abril).

Na comparação com o ano passado, o levantamento também indica reflexos da pandemia nas operações de transporte de carga. Quando as operações são comparadas com as do mesmo período de 2019 (01/03 a 25/04), apresentam alta de 10,7% na demanda dos pedidos de frete ligados a diversas atividades econômicas, que poderia ser ainda maior, se não fosse o contexto atual, que impactou o cenário de retomada da economia brasileira, especialmente pelo bom momento de setores como o da construção civil, enquanto o agronegócio registrou 9,6% de crescimento.

O mapeamento realizado pela Repom também destaca outros recortes das operações de frete nos últimos dias, entre eles o comportamento no feriado de Páscoa e do escoamento de cargas para regiões portuárias. Quando analisado uma semana anterior, como também os dias da semana que antecederam o último feriado de Páscoa, as operações de frete apresentaram um recuo de 6,7%, quando comparado com o mesmo período de 2019. O que demonstra um eventual reflexo da redução da movimentação de cargas relacionadas a atividades do varejo.

Já considerando as operações de fretes para regiões portuárias, as transações de todos os setores de atividade, entre eles o agronegócio, cresceram 4% em abril em relação ao mesmo período de março. Já no comparativo do período de atual, com o ano de 2019, houve crescimento de 22,3%.

Só na região de Miriticuba, no Pará, que se consolida como um importante polo para o escoamento dos grãos para a exportação, o crescimento foi de 41%, quando comparada as operações entre 1º de março e 25 de abril deste ano, com o mesmo período de 2019. Enquanto isso, outras cidades portuárias cresceram apenas 6%.

Soja aquece demanda por frete no agronegócio

O agronegócio se destaca com crescimento de 10,1% nas operações de frete, quando são comparados os dados de março, com os de abril, apesar do atual contexto de crise. As análises relacionam também o período do escoamento da soja, que ocorre em março, abril e maio, ao aquecimento da demanda pelo frete no setor.

"Ao analisar os mesmos períodos no comparativo com o ano anterior, percebemos que o frete para transporte de grãos de soja teve um crescimento de 9,6%. Essa curva ascendente justifica-se porque abril é o pico do escoamento da safra da soja, que impacta de forma especial as operações do setor até o final de abril. E, a partir de maio, o mercado já começa a se preparar para a safra do milho que acontece entre julho e agosto", explica Gautier.

No recorte semanal da variação da demanda por frete no setor, na comparação com a primeira semana de março, as análises apontam que, entre os dias 15 e 21, o número de operações cresceu 13,5%; registrando alta de 6,5% na semana seguinte. O mês abril começou com alta de 14% (de 29 de março a 4 de abril); e seguiu assim com avanços de 6% (de 5 a 11 de abril), 23,8% (de 12 a 18 de abril), e 16,2% (de 19 a 25 de abril), que mostram fortes picos nas últimas semanas.

Atuando como LogFintech na intermediação de mais de 25 milhões de transações por ano, com mais de 1 milhão de caminhoneiros utilizando suas soluções, a marca disponibiliza ao mercado rodoviário um leque completo de soluções logísticas e financeiras com alta tecnologia, que suprem as necessidades e ineficiências da cadeia logística de ponta a ponta, ou seja, da pré à pós-viagem. Com uma expertise de mais de 25 anos, a Repom conta com um forte DNA financeiro e de inovação

por meio de suas plataformas, usando metodologia ágil, para que seus públicos atinjam altos níveis de eficiência nas operações.
Fonte : Portal Porto Gente
Data : 11/05/2020

ISTOÉ - DINHEIRO

GOVERNO DE SC LIBERA PRESENÇA DE PRODUTORES EM FEIRAS E LEILÕES DE GADO

São Paulo, 11 – O governo de Santa Catarina liberou as atividades realizadas em feiras e leilões de gado no Estado. “A medida autoriza a presença de produtores e compradores nos eventos, desde que cumpram as recomendações para diminuir os riscos de contaminação com o coronavírus”, disse a pasta em nota, lembrando que desde o dia 10 de abril as feiras e leilões estavam sendo realizados de forma virtual, com visitação agendada aos lotes de animais e sem presença de público.

Ainda conforme a secretaria, a liberação atende à demanda da Federação da Agricultura e Pecuária de Santa Catarina (Faesc). É mantida a exigência de uso obrigatório de máscaras por todos os envolvidos nos leilões e nas feiras e o distanciamento mínimo de um metro e meio. A visitação dos animais nos recintos de leilões também deverá ter agendamento prévio por lote, com controle de acessos para evitar aglomerações.
Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 11/05/2020

INFRAESTRUTURA: LEILÕES SERÃO MANTIDOS APESAR DA PANDEMIA

A agenda dos leilões de concessão de ativos no setor de infraestrutura para 2020 será mantida, apesar da crise causada pelo novo coronavírus, informou hoje (11) o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, durante reunião de videoconferência online com investidores.

De acordo com o ministro, a manutenção da data dos leilões é “importante para afastar a nuvem de incertezas”, disse ele, conforme nota divulgada pela pasta. Dessa forma, o andamento dos processos “segue o cronograma estabelecido e há condições para que os certames ocorram no prazo, mesmo com a pandemia da Covid-19.”

“Não paramos nenhuma atividade dos nossos projetos de concessão”, disse o ministro. “Estamos trabalhando para que no dia 28 de agosto aconteça o primeiro leilão”, acrescentou ao lembrar que, até 2022, serão concedidos projetos que demandarão mais de R$ 239 bilhões em investimentos privados ao longo dos próximos 30 anos.
Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 11/05/2020

PREVISÃO PARA EXPORTAÇÕES EM 2020 CAI DE US$ 230 BILHÕES PARA US$ 205 BI, DIZ CNI

A pandemia do novo coronavírus deve resultar em uma queda de US$ 25 bilhões nas exportações brasileiras em 2020. De acordo com projeção feita pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), o Brasil venderá ao exterior US$ 205 bilhões, ante expectativa de US$ 230 bilhões feita no fim de 2019.

A estimativa para o saldo comercial passou de US$ 38 bilhões para US$ 36 bilhões. A projeção é que as importações alcancem US$ 169 bilhões, ante US$ 192 bilhões projetado anteriormente.

Déficit

No Informe Conjuntural divulgado nesta segunda-feira, a confederação espera ainda uma piora significativa no déficit primário brasileiro. A projeção passou de -1,30% para -9,47%. A expectativa para o resultado nominal foi de déficit de 6,40% para rombo de 15%. Com isso, aumentou a previsão para a relação dívida pública bruta/PIB, de 79,3% para 93,2%.

A entidade avalia que o governo precisa manter a busca pela redução da dívida e o equilíbrio fiscal para aumentar a confiança no País e atrair investimentos. “Para sair da crise de forma sustentada, o País precisa, mais do que nunca, eliminar o custo Brasil, com uma reforma tributária que crie um sistema mais eficiente e menos complicado”, completa o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade.
Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 11/05/2020

CONSELHO ANUNCIA OPERAÇÃO EM ÁREAS PROTEGIDAS DA AMAZÔNIA LEGAL

O Conselho Nacional da Amazônia Legal anunciou a deflagração de operações contra “atividades ilegais em áreas protegidas por lei federal”, a partir de Porto Velho (RO), Cuiabá (MT) e Marabá (PA). As operações ocorrem no âmbito da Operação Verde Brasil 2.

De acordo com nota divulgada pela vice-presidência da República, fiscais do Ibama e ICMBio já estão fazendo buscas e autuações nos locais, protegidos por forças federais que atuam na região com poder de polícia conferido pelo decreto de Garantia da Lei e da Ordem (GLO), que foi instituído com o objetivo de “prevenir e reprimir delitos ambientais, bem como dar combate a focos de incêndio”.

As operações foram planejadas tendo por base relatórios da Agência Brasileira de Inteligência (Abin), órgão central do Sistema Brasileiro de Inteligência (Sisbin), e imagens geradas pelo Centro Gestor e Operacional do Sistema de Proteção da Amazônia (Censipam).

Segundo a nota divulgada pelo conselho, que é presidido pelo vice-presidente Hamilton Mourão, detalhes da operação serão apresentados ainda hoje (11) durante coletiva de imprensa que contará com a participação de ministros e autoridades militares, entre elas o próprio vice-presidente.
Fonte : IstoÉ- Dinheiro
Data : 11/05/2020

EXTRA ONLINE

PETROBRAS REGISTRA ÓLEO DE 'ÓTIMA QUALIDADE' EM BÚZIOS E DESCOBERTA EM ALBACORA

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - A estatal Petrobras identificou 208 metros de reservatórios com óleo em um poço ao sudeste do campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, além de ter registrado nova descoberta também no campo de Albacora, na Bacia de Campos, informou a companhia em comunicado nesta segunda-feira.

"O petróleo, de ótima qualidade e compatível ao que foi constatado em outros poços do campo, foi comprovado por meio de testes realizados a partir de 5.400 metros de profundidade", disse a empresa, sobre as atividades no poço em Búzios, denominado 9-BUZ-39DA-RJS.

A petroleira é operadora do campo de Búzios, com fatia de 90% em consórcio que ainda conta com as parcerias chinesas CNOOC (5%) e CNODC (5%).

Volumes do campo excedentes a um contrato de cessão onerosa entre o governo e a Petrobras foram adquiridos pelo consórcio em leilão realizado pelo governo em 6 de novembro de 2019.

Já no campo de Albacora, no pré-sal da Bacia de Campos, foi registrada a presença de petróleo no Poço 9-AB-135D-RJS, com profundidade d'água de 450 metros.

"A descoberta consiste em cerca de 214 metros de reservatórios, com presença de óleo leve, comprovada por meio de testes realizados a partir de 4.630 metros de profundidade", disse a Petrobras, operadora do campo com 100% de participação.
Fonte : Extra Online
Data : 11/05/2020

EXPORTAÇÕES DE FRANGO CAEM 4,7% EM ABRIL, MAS AVANÇAM 5% NO QUADRIMESTRE, DIZ ABPA

Por Nayara Figueiredo

SÃO PAULO (Reuters) - As exportações brasileiras de carne de frango caíram 4,7% em abril em relação a igual período de 2019, mas no acumulado dos quatro primeiros meses do ano registraram avanço de 5,1% no volume embarcado, disse a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) nesta segunda-feira.

No mês passado, o país exportou 343,3 mil toneladas da proteína, considerados produtos in natura e processados, ante 360,1 mil toneladas embarcadas em abril do ano anterior.

Já no intervalo de janeiro a abril de 2020, foram exportadas 1,36 milhão de toneladas de frango pelo Brasil, ante 1,29 milhão de toneladas um ano antes.

"Além da já esperada alta das vendas para a China, houve considerável aumento das exportações para destinos da África, Ásia e Oriente Médio", afirmou o presidente da ABPA, Francisco Turra, em nota sobre o desempenho do quadrimestre.

Segundo ele, o setor está empenhado para manter o fluxo de exportações neste período de pandemia, fortalecendo seu apoio pela segurança alimentar das nações parceiras.

Turra não detalhou os motivos que levaram à queda no desempenho mensal.

Em receita com as exportações, o país registrou 515,9 milhões de dólares em abril, recuo de 13,9% ante os 599,1 milhões de dólares obtidos um ano antes.

No quadrimestre, a receita subiu somente 0,5% na comparação anual, para 2,151 bilhões de dólares.
Fonte : Extra Online
Data : 11/05/2020

EPOCA NEGÓCIOS

MERCADO REDUZ NO FOCUS EXPECTATIVA PARA SELIC E VÊ CONTRAÇÃO ECONÔMICA DE MAIS DE 4% NESTE ANO

De acordo com as projeções, a Selic deve terminar o ano a 2,50%, ante taxa de 2,75% esperada antes

O mercado voltou a reduzir a expectativa para a taxa básica de juros neste ano depois de o Banco Central sinalizar um último corte à frente, enquanto a expectativa de contração da economia superou 4%.

A pesquisa Focus divulgada nesta segunda-feira pelo BC mostrou que a Selic agora deve terminar o ano a 2,50%, ante taxa de 2,75% esperada antes. Na semana passada, o BC cortou a Selic em 0,75 ponto percentual, para a mínima histórica de 3%, indicando que ela não deve cair aquém do patamar de 2,25% ao ano.

Para 2021, a expectativa passou a ser de uma taxa básica de juros de 3,50% no fim do ano, contra 3,75% antes.

O Top-5, grupo dos que mais acertam as previsões, continua vendo a Selic respectivamente a 2,50% e 3,88% em 2020 e 2021, na mediana das projeções.

Em meio às consequências das paralisações e restrições provocadas pelo surto de coronavírus, a pesquisa semanal com uma centena de economistas mostrou que a projeção agora é de que o Produto Interno Bruto (PIB) encolha 4,11% em 2020, de uma queda de 3,76% prevista antes. O prognóstico de recuperação em 2021 permanece sendo de um aumento de 3,20% do PIB.

A expectativa para a alta do IPCA neste ano agora é de 1,76%, 0,21 ponto percentual a menos do que na semana anterior e bem abaixo do piso da meta, de 4%com tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou menos.

Para 2021, a projeção do mercado é de uma inflação de 3,25%, contra 3,30% calculado antes.
Fonte : Epoca Negócios
Data : 11/05/2020

SOCORRO DE ELÉTRICAS E AÉREAS PODE SAIR ESTA SEMANA

Os valores do socorro deverão ficar entre R$ 10 bilhões e R$ 13 bilhões, no caso do setor elétrico, e de R$ 4 bilhões a R$ 7 bilhões, no aéreo

Os pacotes de socorro às distribuidoras de energia elétrica e às companhias aéreas, desenhados por um consórcio de bancos coordenado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que trabalha para apoiar os setores mais afetados pela pandemia de covid-19, deverão chegar a uma definição nesta semana, apurou o Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado. Os valores do socorro deverão ficar entre R$ 10 bilhões e R$ 13 bilhões, no caso do setor elétrico, e de R$ 4 bilhões a R$ 7 bilhões, no aéreo, disseram fontes que acompanham as negociações. O apoio à fabricante de aviões Embraer corre em paralelo e não estará nessa primeira ajuda.

A definição dos primeiros pacotes de socorro setorial em meio à crise se dará nas condições a serem oferecidas às empresas. Valores e implementação dependerão do "aceite" das companhias que quiserem recorrer à ajuda, informaram as fontes.

No caso das companhias aéreas, deve ser divulgado um ofício com as condições estabelecidas ao longo da próxima semana e a ajuda inclui o mercado de capitais. As empresas apoiadas farão emissões de títulos de dívida, tanto debêntures tradicionais quanto bônus conversíveis em ações. A ideia é que o BNDES e os bancos privados garantam a compra de até 70% dos títulos das ofertas, e os 30% restantes fiquem com investidores privados.

Uma fonte do setor financeiro explica que o BNDES deve ficar com 60% e as instituições privadas, com 10%. Segundo outra fonte, o objetivo do banco de fomento é atrair outros investidores para além de 30% das ofertas, permitindo uma redução na sua participação. Entre os investidores, estariam bancos estrangeiros e médios. "Ainda está em debate com outros bancos para definir exatamente a participação das instituições financeiras", diz o vice-presidente de um grande banco, na condição de anonimato.

A composição da ajuda ao setor aéreo, um dos mais afetados pela pandemia, ficaria assim: 75% em debêntures e 25% em bônus conversíveis em ações. O valor de conversão dos bônus em ações tem sido um dos pontos de controvérsia entre o BNDES e as companhias aéreas desde o início das conversas, ainda em março.

O copresidente do conselho do Itaú Unibanco, Roberto Setubal, afirmou que as empresas que quiserem ser capitalizadas na crise terão de aceitar as condições impostas. "A diluição dos acionistas é óbvia e tem de ser aceita. Se as empresas se abrirem para isso, eu acho que vamos ver capitalizações", disse ele, em live do banco, realizada na semana passada.

Conta de luz

No caso das elétricas, o modelo a ser adotado é o do financiamento sindicalizado feito em 2015, também com o BNDES na coordenação. Os empréstimos seriam garantidos de forma embutida na conta de luz, por meio do encargo Conta de Desenvolvimento Energético (CDE). O governo federal ainda quer dividir o que seria pago pelas distribuidoras e o que seria repassado aos consumidores.

Com o avanço das conversas, a expectativa é que o entendimento das condições do empréstimo e ainda o decreto que regulamenta o socorro ao setor elétrico sejam publicados ao longo da próxima semana. A definição do pacote de socorro para as elétricas depende também de negociações com o Ministério de Minas e Energia (MME) e da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Segundo uma fonte, as negociações pretendem "diminuir ao máximo impacto de juros sobre a conta de luz".
Fonte : Epoca Negócios
Data : 11/05/2020

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ
PROGRAMAS DE MILHAS SOFREM COM CRISE AÉREA

Crise das aéreas afeta empresas de milhas
O Globo11 May 2020MARIANA BARBOSA mariana.barbosa@sp.oglobo.com.br SÃO PAULO

A paralisação do setor aéreo, decorrente da pandemia, também afeta os programas de fidelidade. O acúmulo de pontos deve cair 30% neste trimestre. As companhias estão prorrogando a validade das milhas, mas especialistas temem os efeitos de uma crise prolongada no negócio.

A crise que atinge o setor aéreo também afeta os programas de fidelidade — um negócio que movimentou R$ 7,7 bilhões em 2019. O acúmulo de milhas deve cair 30% no segundo trimestre, fazendo com que o volume de resgates supere o acúmulo de pontos.

Além de as pessoas estarem voando bem menos, contribuem para a queda no acúmulo de pontos a redução nos gastos com cartões de crédito e a alta do dólar. Como a conversão das milhas é feita pelo dólar—US $1 para cada milha ou ponto —, a desvalorização cambial reduza capacidade de acumulação.

Emerson Moreira, Associação Brasileira das Empresas do Mercado de Fidelização (Abemf) e presidente da Vertem, que desenvolve e gerencia programas de fidelidade para bancos e varejo, diz que o resgate de produtos e serviços não aéreos mais do que dobrou em abril.

Mas, mesmo com o crescimento da troca por outros produtos e serviços, como o peso das passagens é muito maior (quase 80%), Moreira estima uma queda no resgate de pontos da ordem de 15% no segundo trimestre:

— Há um estoque muito grande de pontos, e por isso o mercado como um todo não sofre tanto.

BENEFÍCIOS PARA O CLIENTE

Sem poder voar, quem tem pontos a expirar tem aproveitado para trocar por serviços de assinatura de streaming ou produtos eletrônicos para casa, diz Moreira:

— Em alguns programas, temos visto um movimento de resgate de produtos maior até do que na Black Friday.

Já as companhias aéreas, diante da queda de 90% na oferta de voos por causa da pandemia, tentam manter os clientes fidelizados prorrogando a validade das categorias dos programas, devolvendo milhas para quem emitiu bilhete e fazendo promoções. O objetivo é manter o acúmulo, para que o cliente possa resgatar pontos no futuro.

—Os clientes que se sentirem acolhidos pelas empresas hoje são os clientes que, depois da hibernação, vão olhar para a marca de forma diferente —diz Fabricio Angelin, diretor-geral do Latam Pass no Brasil.

Além da extensão da validade da categoria, a empresa reduziu as exigências de pontuação para o cliente fazer o upgrade, entre outros benefícios. Os bancos são o grande motor do mercado de milhas: os gastos com cartão de crédito respondem por 80% do acúmulo. Só 11,4% dos pontos vêm de milhas efetivamente voadas. O restante vem do varejo. Do lado do resgate, de longe o principal atrativo são as viagens: 77,8% dos pontos viram passagem aérea. É por isso que, para fidelizar o cliente no cartão, os bancos investem bilhões na compra de milhas de companhias aéreas.

— O mercado sempre foi muito concentrado no aéreo, mas as empresas estavam preparadas para oferecer outros produtos e serviços para resgate —diz Moreira.

Mas, para o consultor Boanerges Ramos Freire, especialista em programas de fidelidade e meios de pagamento e ex-conselheiro da Smiles, essa reacomodação traz um risco para a sustentabilidade do setor. Com as previsões de que a demanda do setor aéreo só deve voltar aos níveis pré-pandemia dentro de um ou dois anos, os programas de fidelidade podem ficar menos atraentes para os bancos.

— Se as passagens deixam de ser uma ferramenta para fidelizar o consumidor, por que os bancos vão continuar gastando com pontos e milhas? Não duvido que isso comece a acontecer. Eles sempre olham para a linha do balanço. A depender da duração da crise, podem achar que é só custo —diz o consultor.

AUMENTO NO VAREJO

Moreira, da Abemf, ressalta que, lá fora, a tendência dos programas de milhas é de crescimento do varejo e menor dependência dos bancos:

— Na Europa, o varejo representa 40% dos acúmulos. Isso pode acontecer no Brasil.

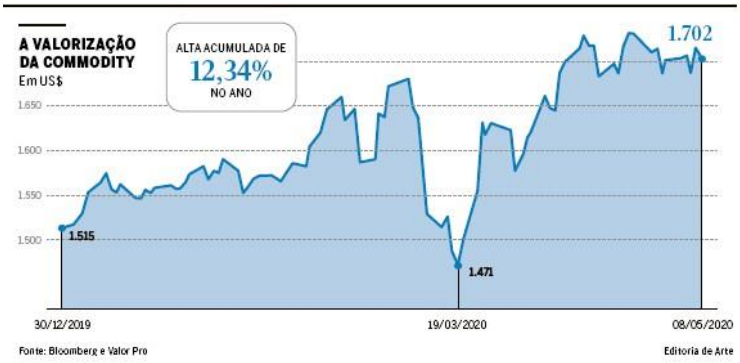
No entanto, se a crise se prolongar e levar a falências, o ambiente de negócios ficará mais concentrado. Com menos concorrência, as empresas não precisarão investir em benefícios para atrair e fidelizar clientes.

Fonte : Jornal O Globo - RJ
Data : 11/05/2020

FUNDOS DE OURO E DÓLAR GANHAM POPULARIDADE NA TURBULÊNCIA

Gestoras lançam novos produtos e reduzem aplicação mínima para atrair clientes em busca de proteção

O Globo11 May 2020GABRIEL MARTINS gabriel.martins@infoglobo.com.br



https://i.prcdn.co/img?regionKey=kNPfzrjqCm%2fgPLhlyx3otQ%3d%3d

Por causa da pandemia do novo coronavírus, a Bolsa brasileira, a B3, acumula queda de 30,59% no ano, e os fundos de renda fixa chegaram a amargar rentabilidade negativa. A volatilidade alimenta a busca por algum tipo de refúgio, e consultores financeiros citam dois tipos de ativo: ouro e dólar. De olho em novos clientes, as gestoras lançam fundos cambiais e de ouro ou reduzem as aplicações

mínimas daqueles já existentes. Mas atenção: ainda que vistos como opções para se ter uma reserva, esses ativos também podem oscilar bastante.

Os fundos cambiais e de ouro seguem uma mecânica diferente dos demais investimentos, pois não têm rentabilidade definida no momento da compra nem estão atrelados a taxas de juros.

Eles ficam mais rentáveis à medida em que estes ativos se valorizam.

— Fundos de dólar ou ouro não remuneram seguindo uma taxa de juros nem pagam dividendos. Eles são uma reserva de valor — explica Hugo Daniel Azevedo, superintendente comercial da Órama.

EXPOSIÇÃO CAMBIAL

No ano, o dólar comercial acumula alta de 43,22% frente ao real. No caso do ouro, a cotação no mercado internacional da onça-troy (31,1g, unidade de medida da commodity) subiu 12,34% no mesmo período. Isso se deve, em parte, ao aumento da procura por esses ativos, como proteção contra a turbulência.

Nos fundos cambiais, o gestor não compra moeda em espécie, e sim negocia contratos futuros da divisa no mercado financeiro.

— Ainda não é permitido guardar dólar em conta no Brasil. Então, quem quer investir compra a moeda em casa de câmbio e arca com os riscos de guardá-la, ou então procura um fundo cambial. Neste investimento, são usados contratos de dólar futuro negociados na B3. O gestor também não estoca moeda — explica George Wachsmann, chefe de gestão da Vitreo.

É importante ressaltar que os fundos cambiais são mais voltados para a proteção da carteira de investimentos do que para obter ganho.

— O principal uso desse instrumento é para quem tem viagens para o exterior ou compromissos em moeda estrangeira, como pagamento de intercâmbio. Mas ele também vem ganhando espaço nas carteiras de quem vê o fundo cambial como uma proteção contra possíveis choques nos mercados —acrescenta Wachsmann.

No caso das aplicações em ouro, há duas modalidades disponíveis no mercado brasileiro: com ou sem exposição cambial. Na primeira, o investidor fica suscetível tanto à oscilação da commodity quanto à do dólar. Na segunda, o investimento a companha apenas a variação do ouro.

— No caso de um fundo com exposição cambial, as oscilações são maiores, porque são dois ativos muito voláteis, porém os ganhos tendem a ser maiores em tempos de crise. No caso do fundo exposto apenas ao ouro, o risco é menor, mas os ganhos também — diz Bruno Musa, sócio e assessor da Acqua Investimentos.

Seja em ouro ou em dólar, os contras do investimento são os momentos de baixa dos ativos.

—Se em um dia o dólar sobe, você ganha. Se cai, você perde —diz Wachsmann.

Em relação aos percentuais na carteira, os consultores recomendam algo entre 5% a 10%, a depender do perfil do investidor, se um pouco mais conservador ou mais agressivo.

ESTRATÉGIA DAS EMPRESAS

Com o objetivo de popularizar os fundos cambiais e de ouro, as gestoras têm se movimentado para lançar essas opções ou cortar o tíquete de entrada. Na semana passada, a Órama zerou a exigência de valor mínimo para aplicações no fundo de ouro. A taxa de administração é de 0,6% ao ano. O fundo tem exposição cambial, e seu patrimônio é de R$ 350 milhões.

Em setembro do ano passado, a Vitreo lançou seu fundo de ouro, cujo investimento mínimo é de R$ 1 mil. A taxa de administração é de 0,14% ao ano, e o fundo tem exposição cambial. Atualmente, conta com um patrimônio de R$ 230 milhões.

Em março, a gestora lançou um fundo cambial, com tíquete de entrada de R$ 1 mil e taxa de administração de 0,07% ao ano. Seu patrimônio já atingiu R$ 60 milhões.

No BTG Pactual, o fundo de ouro não tem exposição à variação cambial. A aplicação mínima é de R$ 500, e a taxa de administração, de 0,1% ao ano. O patrimônio é de R$ 73,8 milhões. O banco também oferece um fundo cambial, com os mesmos tíquetes de entrada e taxa, cujo patrimônio é de R$ 170,7 milhões.

Já a XP tem fundos de ouro com ou sem variação cambial. Em ambos, a aplicação mínima é de R$ 500, e a taxa de administração, de 0,5% ao ano. A diferença reside no patrimônio. O primeiro é de R$ 151,3 milhões; o segundo, de R$ 485,5 milhões. O fundo cambial segue as mesmas características, com patrimônio de R$ 111,3 milhões.

Fonte : Jornal O Globo - RJ
Data : 11/05/2020

AS EMISSÕES VOLTARÃO AO PATAMAR ANTERIOR'

O Globo11 May 2020SÃO PAULO (Mariana Barbosa)

Quando começou a ficar claro que o isolamento dos que podem ficar em casa no Brasil seria inevitável, em meados de março, a Smiles, empresa de fidelidade da Gol, teve de arremeter. Em vez de emitir bilhetes, a companhia passou a atender a pedidos de cancelamento, conta o presidente da Smiles, André Fehlauer. Em pouco mais de duas semanas, os cancelamentos levaram a uma queda de receita líquida da ordem de 30% no primeiro trimestre, um baque de R$ 70 milhões.

Qual o impacto da crise para a Smiles?

O ano começou perfeito. Aí, em meados de março, foi uma lástima. Tivemos um volume muito grande de cancelamentos de passagem. Em vários dias, a emissão foi negativa. Além disso, os clientes que transferiam as milhas de bancos para o programa também deixaram de fazê-lo.

Houve queda na pontuação por redução de consumo?

Isso ainda não aconteceu, mas vai ocorrer mais à frente. Todo mundo que tinha voo próximo já cancelou. Ou seja, parou de piorar. Mas as emissões também caíram bastante.

Que medidas vocês adotaram para o consumidor?

Como o cliente não vai conseguir voar e, portanto, não vai conseguir permanecer na categoria em que está, estendemos a validade da categoria até 2022. Também permitimos o cancelamento das passagens da Gol sem cobrança de tarifa, com estorno das milhas. Estamos estimulando que o cliente traga os pontos do banco, com bônus e estendendo a validade.

Neste momento, é melhor esperar a retomada ou trocar por produtos?

No mercado de fidelidade, falamos que a hora da verdade para o cliente é o resgate. E a viagem é o que mais satisfaz. A parcela de resgate fora do aéreo é 8%. Se ele achar que neste momento faz mais sentido comprar um aspirador de pó ou uma cadeira de escritório, ele pode resgatar.

E ele está fazendo isso?

O resgate de produtos cresceu 160%, mas o volume ainda é pequeno. O shopping nunca foi o nosso foco. É só mais uma opção para os clientes que eventualmente não queiram viajar. Quando as pessoas puderem voltar a circular, acredito que as emissões de passagens voltarão ao patamar anterior.

Se a crise no setor aéreo durar muito, pode ficar menos atraente para os bancos a compra de milhas. Há risco de afetar a sua receita?

Os clientes de renda mais alta demandam isso do banco. É custo, mas o banco não abre mão, pois é a forma que ele tem de fidelizar cliente. Se acabarem as viagens no mundo, o que não acho que vai ocorrer, aí teremos um problema bem maior. Neste momento, precisamos de alguns mecanismos para tornar o acúmulo mais atraente.

Como reduzir a dependência dos bancos?

Nos últimos anos, temos desenvolvido outras fontes de receita. Temos o Clube Smiles, que é uma assinatura mensal que ajuda a acumular milhas mais rapidamente. O Smiles & Money, que permite complementar a milha com dinheiro. E cartões em parceria com Santander, Bradesco e Banco do Brasil.

Como fidelizar o cliente que não pode voar?

Com coisas simples, como permitir cancelar uma passagem pelo app. Estão todos tão cheios de problemas que tirar essa preocupação é estar próximo do cliente.
Fonte : Jornal O Globo - RJ
Data : 11/05/2020

TRUMP QUER LEVAR FÁBRICAS DE CHIPS PARA OS ESTADOS UNIDOS

Washington conversa com gigantes do setor como a Intel para construir instalações em solo americano, em meio a troca de farpas com a China
O Globo11 May 2020WASHINGTON

https://i.prcdn.co/img?regionKey=B0l9RqeXV1UzJ%2bT2bhy79w%3d%3d
NIR ELIAS/REUTERS/ARQUIVO
Interesse. O diretor executivo da Intel procurou o governo americano em março sobre uma fábrica

O governo Donald Trump está conversando com empresas de semicondutores sobre a construção de fábricas de chips nos Estados Unidos, afirmaram ontem representantes de dois fabricantes do setor.

A Intel está envolvida em discussões com o Departamento de Defesa dos Estados Unidos sobre o aprimoramento de fontes domésticas para microeletrônica e tecnologias relacionadas, disse o porta-voz da companhia de hardware, William Moss, em comunicado por e-mail.

“A Intel está bem posicionada para trabalhar com o governo para operar uma instalação comercial de propriedade dos EUA e fornecer uma ampla gama de microeletrônicos seguros”, acrescentou o comunicado.

A Taiwan Semiconductor Manufacturing Co. (TSMC), por sua vez, tem conversado com o Departamento de Comércio americano sobre a construção de uma fábrica no país, mas disse que ainda não tomou uma decisão final.

“Estamos avaliando efetivamente todos os locais adequados, inclusive nos EUA, mas ainda não há um plano concreto”, explicou a porta-voz da TSMC, Nina Kao, em comunicado.

INCERTEZA GEOPOLÍTICA

O diretor executivo da Intel, Bob Swan, escreveu uma carta ao Departamento de Defesa no fim de março, na qual expressava a disposição da empresa de construir uma fundição —um termo usado na indústria para se referir a uma fábrica de chips — em parceria com o Pentágono.

“Isso é mais importante do que nunca agora, dada a incerteza criada pelo atual ambiente geopolítico”, escreveu Swan na carta, de 30 de março, vista pela Reuters ontem.

TENSÕES DIPLOMÁTICAS

As conversações ocorrem em meio a crescentes tensões diplomáticas entre a Casa Branca e Pequim por causa da pandemia de coronavírus, com os dois lados trocando farpas sobre quem seria o culpado pela disseminação da doença. Os dois governos ainda travam uma guerra comercial há quase dois anos.

Na sexta-feira, porém, os dois países mostraram alguma distensão e se comprometeram a implementar o acordo comercial bilateral assinado em janeiro. As duas partes concordaram que, “apesar da atual emergência de saúde global, os dois países têm a expectativa de cumprir suas obrigações nos prazos adequados”, informou em um comunicado o gabinete do representante do Comércio dos EUA, Robert Lighthizer.

“Atualmente, achamos que é do interesse dos Estados Unidos e da Intel explorar como a Intel poderia operar uma fundição comercial nos EUA para fornecer uma grande variedade de microeletrônicos”, ressaltou, em sua carta, o diretor executivo da Intel.

As discussões do governo Trump com os fabricantes de chips foram reveladas primeiro pelo diário de negócios Wall Street Journal. Este afirmou ainda que a TSMC também estaria conversando com a Apple, um de seus maiores clientes, sobre a construção de uma fábrica de chips nos Estados Unidos.

A TSMC se recusou a comentar as negociações com a Apple.

O WSJ também informou que as autoridades americanas estão ajudando a Samsung Electronics, da Coreia do Sul, que tem uma fábrica de chips em Austin, Texas, a expandir suas operações de fabricação por contrato nos EUA.

O Departamento de Comércio dos EUA, a Samsung e a Apple não retornaram os pedidos de comentário da Reuters.
Fonte : Jornal O Globo - RJ
Data : 11/05/2020

CAIXA FAZ UMA NOVA ATUALIZAÇÃO DO APP DE AUXÍLIO EMERGENCIAL

Usuários de Android aprovam, mas quem tem iPhone ainda relata dificuldades no acesso
O Globo11 May 2020GABRIEL SHINOHARA gabriel.shinohara@bsb.oglobo.com.br BRASÍLIA

Depois de receber milhares de reclamações, a Caixa fez uma nova atualização do aplicativo que permite a movimentação do auxílio emergencial de R$ 600. O Caixa Tem, que faz transferências de recursos e pagamento de boletos, foi bem recebido por usuários de Android, sistema operacional da Google. Para quem tem celular da Apple, que usa o iOS, as reclamações continuaram mesmo com a nova versão.

Antes da atualização, a loja de aplicativos do Google mostrava milhares de comentários com reclamações. Os usuários que tentavam movimentar seus recursos relatavam demora no atendimento e até erros nos pagamentos.

O aplicativo era uma maneira de evitar que as pessoas fossem às agências se cadastrar e acessar os recursos. As dificuldades com o app, porém, resultaram em grandes filas e aglomerações.

Depois da última atualização, os comentários mudaram de tom. Os usuários relatam maior facilidade no acesso e correção nos problemas antes observados.

“Acredito que as primeiras dificuldades foram por problemas do sistema, que já foram corrigidos, pois, assim que tive o auxílio liberado, consegui fazer pagamentos e transferências com muita

facilidade e segurança", comentou ontem uma usuária. Depois de receber milhares de reclamações, a Caixa fez uma nova atualização do aplicativo que permite a movimentação do auxílio emergencial de R$ 600. O Caixa Tem, que faz transferências de recursos e pagamento de boletos, foi bem recebido por usuários de Android, sistema operacional da Google. Para quem tem celular da Apple, que usa o iOS, as reclamações continuaram mesmo com a nova versão.

Antes da atualização, a loja de aplicativos do Google mostrava milhares de comentários com reclamações. Os usuários que tentavam movimentar seus recursos relatavam demora no atendimento e até erros nos pagamentos.

O aplicativo era uma maneira de evitar que as pessoas fossem às agências se cadastrar e acessar os recursos. As dificuldades com o app, porém, resultaram em grandes filas e aglomerações.

Depois da última atualização, os comentários mudaram de tom. Os usuários relatam maior facilidade no acesso e correção nos problemas antes observados.

"Acredito que as primeiras dificuldades foram por problemas do sistema, que já foram corrigidos, pois, assim que tive o auxílio liberado, consegui fazer pagamentos e transferências com muita facilidade e segurança", comentou ontem uma usuária.

Para os celulares da Apple, a atualização chegou depois, no dia 8, mas as reclamações continuaram. Quem tentou acessar o benefício relatou erros no acesso e falta de informação.

"Não consigo ter o primeiro acesso, fala que deu problema ao buscar as perguntas. Nova atualização para enganar as pessoas, só pode", disse um usuário.

ATÉ 500 MIL CONEXÕES

Houve ainda queixas de que o número disponível para solucionar problemas, o 111, também não funcionava.

"Não funciona e não sei mais o que fazer, pois ligo no 111 e fala que o benefício foi aprovado e já foi depositada a primeira parcela, mas não consigo ter acesso à quantia!!", relatou outro usuário.

Mas, ainda que em menor número, alguns disseram ver melhora no serviço.

"Depois dessa atualização para iOS o aplicativo ficou perfeito. Sem bugs, entrando super rápido, sem dor de cabeça."

A Caixa informou que a nova atualização possibilita um maior acesso simultâneo ao sistema. Na primeira versão do aplicativo, a capacidade era de 200 mil conexões simultâneas. Com a atualização, o programa agora suporta até 500 mil conexões.

Segundo o banco, o aplicativo já foi baixado 85 milhões de vezes e está estável. O tempo de espera máximo deve ser de 1 minuto. O app deve funcionar em qualquer smartphone.

Fonte : Jornal O Globo - RJ
Data : 11/05/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

INFRAESTRUTURA REGULAMENTA RENDA MÍNIMA DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

Por Amanda Pupo

Brasília - O Ministério da Infraestrutura publicou nesta segunda-feira (11) portaria para regulamentar o pagamento da renda mínima do trabalhador portuário avulso que ficar afastado em razão da pandemia do novo coronavírus. O documento também prevê regras para os pedidos de reequilíbrio de contrato que serão gerados em razão desse custo.

O direito à verba indenizatória foi previsto por medida provisória editada pelo governo no início de abril. Durante o período em que estiver impedido de atuar, o trabalhador receberá uma verba mensal que corresponde a 50% da média da remuneração bruta recebida entre outubro do ano passado e março deste ano.

Quem vai custear essa renda é o operador portuário ou qualquer tomador de serviço que requisitar trabalhador portuário avulso ao Órgão Gestor de Mão de Obra. Por sua vez, se esse pagamento causar impacto sobre os contratos de arrendamento já firmados, deverá haver o reequilíbrio econômico-financeiro.

De acordo com a portaria, a recomposição dos contratos poderá ser feita de quatro formas, combinadas ou isoladas: abatimento do valor de arrendamento fixo que o arrendatário paga à administração do porto, abatimento do valor devido sobre movimentação mínima contratual do ano, pelo desconto de tarifas portuárias devidas pelo arrendatário à administração do porto, e pelo ressarcimento direto da autoridade portuária para a empresa arrendatária.

O arrendatário deve apresentar pedido de recomposição do equilíbrio diretamente à administração do porto – a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é quem fica responsável por arbitrar eventuais conflitos.

Segundo o normativo, o reequilíbrio de deve ser realizado pela autoridade portuária a partir do mês subsequente ao pagamento da indenização, e poderá ser feito de maneira única ou em até doze parcelas mensais e sucessivas. Os valores a serem pagos a partir do segundo mês subsequente ao pagamento da indenização serão corrigidos pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).

Não terá direito ao reequilíbrio quem tiver usado do desconto tarifário previsto aos operadores portuários pré-qualificados que não sejam arrendatários de instalação portuária. A forma de aplicação desse desconto também é prevista na portaria. Além disso, o normativo também prevê procedimentos sobre o afastamento de trabalhadores diagnosticados ou que apresentem sintomas da covid-19.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/05/2020

FIAT RETOMA PRODUÇÃO COM PROTOCOLOS PARA EVITAR CONTAMINAÇÃO PELO CORONAVÍRUS

Na Mercedes-Benz, que também volta a operar nesta segunda-feira, há laboratório de campanha para atender funcionários

Por Cleide Silva, O Estado de S.Paulo

Após 48 dias de paralisação por causa da epidemia do novo coronavírus, a FCA reabriu nesta segunda-feira, 11, as fábricas da Fiat em Betim (MG) e da Jeep em Goiana (PE). Apenas parte dos funcionários retornou ao trabalho, já que a operação em ambas unidades será parcial. Também retomaram atividades parciais as fábricas da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo e em Juiz de Fora (MG).

Segundo a FCA, em Minas Gerais retomaram atividades 4,3 mil funcionários da linha de produção de automóveis e de motores e 1,5 mil da unidade da Jeep em Pernambuco. O retorno está sendo gradual e foi precedido pela adoção de um conjunto amplo de medidas de padrão mundial em sanitização, reorganização de postos de trabalho e adaptação de espaços comuns, visando a uma jornada segura para os trabalhadores.

https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/8/1589217190183.jpg

Fiat coronavírus - Na retomada da produção na fábrica de Betim (MG), a Fiat instalou na portaria aparelho para medir a temperatura dos funcionários. Foto: Leo Lara/Fiat

O processo, diz a empresa, começa desde a preparação em casa para o trabalho, a viagem nos ônibus que fazem o transporte para as fábricas, passando por todos os passos dos empregados dentro do ambiente fabril, até o retorno para casa ao fim do expediente. O regime de home office continua a vigorar para todos os trabalhadores administrativos.

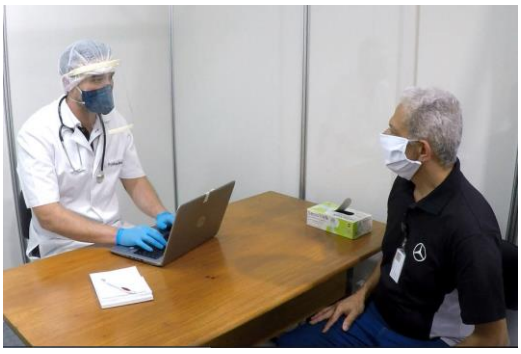
“Na semana passada acompanhei pessoalmente todos os passos da nova jornada dos nossos empregados, desde a viagem no ônibus até o momento da volta para casa”, informa Antonio Filosa, presidente da FCA para a América Latina. “Nossas pessoas são o patrimônio mais valioso que temos, portanto, seguiremos absolutamente vigilantes para garantir que a produção seja restabelecida dentro das melhores e mais rigorosas condições de segurança e saúde possíveis.”

https://img.estadao.com.br/resources/jpg/2/5/1589217160152.jpg

Assentos no refeitório da fábrica da Fiat em Betim (MG) agora são separados por uma placa de acrílico. Foto: Leo Lara/Fiat

Laboratório de campanha

Na fábrica de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz no ABC paulista, voltaram ao trabalho metade dos 4,5 mil funcionários. Para garantir a segurança, além de todos os protocolos estabelecidos pelos órgãos de saúde, a empresa montou um laboratório de campanha no pátio da fábrica com para atendimento específico de trabalhadores com sintomas da covid-19.



https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/7/1589213618973.jpg

Mercedes Benz Coronavírus

A Mercedes-Benz montou um laboratório de campanha na fábrica no ABC paulista para atender funcionários com suspeita de covid-19. Foto: Mercedes-Benz

“Ao todo são cerca de 30 médicos, enfermeiros e auxiliares de enfermagem para esse atendimento”, afirma Fernando Garcia, vice-presidente de recursos humanos da Mercedes-Benz. A tenda com o novo ambulatório tem leito, ventilador pressurizado e outros equipamentos. O ambulatório normal continua funcionando para outros casos.

Ao longo deste mês, também voltarão a ligar as máquinas a Volkswagen (dia 18), a Nissan (dia 21) e a Hyundai (dia 27).

Entre os dias 23 de março e 12 de abril, 63 das 65 unidades de automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus e máquinas agrícolas do País fecharam as portas e colocaram em casa, em férias coletivas ou home office 125 mil trabalhadores.

Estoques altos

A partir de meados de abril, oito fabricantes voltaram a operar, e 30 mil funcionários retornaram às fábricas, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Neste mês um grupo maior de empresas começou a retomar atividades e, ao longo de junho, é possível que todas estejam em funcionamento, embora a maioria delas de forma parcial já que os estoques ainda estão altos e a demanda por veículos segue fraca.

Dados da Anfavea indicam que fábricas e revendas têm em seus pátios 128 mil veículos, número equivalente a quatro meses de vendas, de acordo com a média diária de negócios do último mês.

Em abril, as vendas somaram apenas 55,7 mil veículos, uma queda de 75% em relação ao mesmo mês do ano passado. No cumulado dos primeiros quatro meses do ano, a queda é de 27% na comparação com igual período de 2019, para 613,8 mil unidades.

Entre as fabricantes de automóveis e comerciais leves, voltam a operar em junho Ford, General Motors, Honda, Jaguar Land Rover, PSA Peugeot, Citroën e Toyota.
Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/05/2020

CNI PREVÊ RETRAÇÃO DE 3,9% NA PRODUÇÃO INDUSTRIAL ESTE ANO

Em cenário mais pessimista, confederação estima que recuo pode chegar 7%, a depender do sucesso das medidas econômicas para reduzir os impactos da crise provocada pela pandemia
Por Lorenna Rodrigues, O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - A Confederação Nacional da Indústria (CNI) projeta um recuo de 3,9% no Produto Interno Bruto (PIB) industrial este ano. A previsão anterior era de alta de 2,8%. Diante das incertezas com a crise provocada pela pandemia do novo coronavírus, a confederação traçou três cenários. Na previsão mais pessimista, a queda na produção da indústria será de 7%. No mais provável, a estimativa de recuo de 3,9% e, no mais otimista, de 1,8%.

A projeção para a atividade econômica do País agora é de retração 4,2% em 2020, podendo chegar a 7,3% no pior dos cenários.

https://img.estadao.com.br/resources/jpg/6/4/1589218450646.jpg
Scania
Funcionário da Scania em São Bernardo do Campo na retomada da produção após um mês de paralisação por causa da pandemia. Foto: Taba Benedicto/Estadão - 29/4/2020

A entidade reviu sua última projeção, divulgada no fim do ano passado, que era de crescimento de 2,5% no PIB deste ano. Agora, no mais provável dos três cenários traçados, a retração fica nos 4,2%; no pessimista, a economia encolhe 7,3%; e no otimista, o PIB cai 0,9% em 2020.

“O grau de sucesso das medidas econômicas, para reduzir os impactos da crise provocada pelo coronavírus e a extensão da quarentena serão determinantes para o desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) deste ano”, afirma a CNI em seu Informe Conjuntural, divulgado nesta segunda-feira, 11.

A avaliação é que a queda de 4,2% ocorrerá se as políticas de auxílio econômico forem suficientes para impedir o fechamento de empresas e a queda na renda. Nesse cenário, o isolamento social começaria a ser flexibilizado ainda em maio.

A CNI prevê ainda queda da inflação e nova redução na taxa básica de juros. A expectativa é que o IPCA feche o ano em 1,97%, no chamado cenário base, considerado o mais provável. No cenário pessimista, o indicador fecha o ano em 0,80% e, no otimista, 2,90%. No fim do ano passado, a entidade projetava inflação em 3,70% em 2020.

Com isso, a expectativa da confederação é de que haja nova redução na taxa Selic, chegando a 2,50% no fim do ano tanto no cenário base, quanto no otimista. Na pior das hipóteses, esse número poderá chegar a 2,25%. No fim do ano passado, a expectativa era de Selic em 4,5% em 2020.

Houve piora também na previsão para a taxa de desemprego, que passou de estimativa de 11,3% para 12,5%, podendo chegar a 13,5% no pior cenário. Para o câmbio, a projeção da entidade para a média do ano passou de R$ 4,05 para R$ 4,68.

Exportações menores

A pandemia deve resultar em uma queda de US$ 25 bilhões nas exportações brasileiras em 2020, segundo a CNI. De acordo com a entidade, o Brasil venderá ao exterior US$ 205 bilhões, ante expectativa de US$ 230 bilhões feita no fim de 2019.

A estimativa para o saldo comercial passou de US$ 38 bilhões para US$ 36 bilhões. A projeção é que as importações alcancem US$ 169 bilhões, ante US$ 192 bilhões projetados anteriormente.

A confederação projeta ainda uma piora significativa no déficit primário brasileiro. A projeção passou de -1,3% para -9,47%. A expectativa para o resultado nominal foi de déficit de 6,40% para rombo de 15%. Com isso, aumentou a previsão para a relação dívida pública bruta/PIB, de 79,3% para 93,2%.

A entidade avalia que o governo precisa manter a busca pela redução da dívida e o equilíbrio fiscal para aumentar a confiança no País e atrair investimentos. “Para sair da crise de forma sustentada, o País precisa, mais do que nunca, eliminar o custo Brasil, com uma reforma tributária que crie um sistema mais eficiente e menos complicado”, afirmou o presidente da CNI, a Robson Braga de Andrade.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/05/2020

BANCOS BATEM À PORTA DAS EMPRESAS PARA PROPOR OFERTAS DE AÇÕES PARA FORTALECER CAIXA

Por Fernanda Guimarães

A pandemia de covid-19 abateu o mercado financeiro brasileiro em pleno voo de cruzeiro. As dezenas de emissões na fila para a Bolsa foram engavetadas e, no melhor cenário, a expectativa é de que fossem retomadas no fim do ano. O motivo, é claro, é a gigantesca aversão ao risco que tomou conta dos investidores. No entanto, oportunidades surgem. Como o mantra da crise é “cash is king”, os bancos de investimento têm levado a empresas que consideram atraentes a ideia de buscar dinheiro no mercado. Na manga, um argumento incontestável: as medidas dos bancos centrais para mitigar os efeitos da pandemia injetaram muita liquidez no mercado financeiro. Ou seja, haveria demanda por bons ativos.

“Nunca se sabe o dia de amanhã. Agora é hora de caixa e caixa alto. É uma precaução”, disse uma fonte, que tem conversado com as companhias levando essa proposta. A primeira que tentará emplacar uma oferta subsequente de ações (follow on) é a Via Varejo, que contratou Bradesco BBI, Banco do Brasil, Bank of America e XP para lançar uma oferta de nada menos do que R$ 5 bilhões. A expectativa é que o lançamento ocorra após a divulgação de resultados da companhia, na próxima semana. “Tem espaço para essa oferta, mas vai depender do preço. Tem liquidez no ‘buy side’”, disse uma fonte, próxima da operação.

Outra varejista que está com bancos contratados para a oferta é a Centauro, outra afetada com lojas fechadas por conta da pandemia. Estruturarão a oferta, de cerca de R$ 500 milhões, Itaú BBA, Bradesco BII, BTG Pactual e Santander.

Apesar da crise, algumas ações listadas na Bolsa brasileira, estão indo bem. No seleto grupo, estão as mais ligadas a setor de tecnologia e comércio eletrônico, que se destacaram em tempos de quarentena mandatória. Outras em evidência são as expostas ao mercado externo, beneficiadas pelo dólar cada dia mais próximo de R$ 6.

Nos últimos dias, líderes de empresas começaram a ver pipocar mensagens no WhatsApp: “Sua ação está subindo. Cash is king, vale reforçar o seu caixa”. Como resultado, algumas operações podem sair do papel.

Semana passada foi a vez da Marfrig ser procurada com muito afinco. Com valorização no ano de mais de 30%, banqueiros argumentaram que a empresa teria condições de levantar ainda mais caixa por meio de uma oferta de ações, para passar de forma ainda mais tranquila pelo período de pandemia. Como munição, foi usado à exaustão um relatório do Credit Suisse, que passou a cobrir o frigorífico, com recomendação de compra. Nele, a previsão é de um céu muito azul adiante: a Marfrig poderia ter, em 2020, o melhor ano de sua história.

Além do dólar elevado ajudar as exportadoras, a empresa pode se beneficiar do fechamento temporário de frigoríficos nos Estados Unidos e está bem posicionada no mercado chinês. Os bancos teriam argumentado a Marcos Molina, dono do negócio, que a Marfrig teria facilidade para fazer caixa, como forma de precaução, já que não se sabe quando o fim da crise vai chegar. Além disso, neste momento o mercado está líquido. A Marfrig rechaçou a ideia, dizendo que tem caixa. E encerrou as conversas.

Para provar a grande liquidez externa, o exemplo da Boeing tem sido utilizado nas conversas. A fabricante norte-americana de aviões, que acaba de rescindir acordo com a Embraer e vive uma situação financeira desafiadora, teve sucesso em levantar US$ 25 bilhões no mercado. Descartou, assim, ajuda do governo dos Estados Unidos. Uma fonte, contudo diz: “É muito diferente. Mercado americano é muito mais ‘profundo’”.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/05/2020

COMPRAS SEM LICITAÇÃO POR COVID-19 SÃO INVESTIGADAS EM 11 ESTADOS

Governos viram alvo de ações policiais e do Ministério Público; DF também tem apuração
O Estado de S. Paulo11 May 2020Adriana Ferraz Renato Vasconcelos

Depois que a covid-19 passou a pressionar prefeitos e governadores a agir rápido para assegurar insumos, os respiradores, as máscaras e outros equipamentos de proteção entraram para a lista prioritária de compras sem licitação. E as investigações por mau uso do dinheiro público começaram a se espalhar – ao menos 11 Estados e o Distrito Federal já possuem algum tipo de apuração. Segundo o Ministério Público Federal, que atua quando há repasses da União, 410 procedimentos preliminares foram abertos e podem originar processos criminais. A compra de ventiladores pulmonares – geralmente importados – tem sido alvo de operações que resultaram em prisões e exonerações de gestores públicos. Alguns Estados são investigados por efetuar pagamento integral sem receber os produtos. São Paulo fechou contrato de US$ 100 milhões (cerca de R$ 574 milhões) por 3 mil respiradores da China. Até agora, pagou 30% da conta, mas só 150 unidades foram liberadas pelo governo chinês.

A pandemia de covid-19 pressiona prefeitos e governadores a agir de forma rápida para assegurar a aquisição de insumos necessários ao enfrentamento da doença. Respiradores, máscaras e demais equipamentos de proteção individual entraram para a lista prioritária de compras realizadas sem licitação em função do novo coronavírus. É uma guerra comercial, mas que revela implicações políticas e até policiais. Desde abril, investigações por mau uso do dinheiro público se espalharam por ao menos 11 Estados e o Distrito Federal.

Desde fevereiro, a legislação brasileira permite que gestores públicos comprem, sem fazer licitação, bens, serviços e insumos destinados ao enfrentamento da pandemia. Os contratos passam a ser investigados quando Ministério Público e polícia notam indícios de irregularidades, como preços muito acima da média praticados por fornecedores ou demora para entregar mercadorias. Segundo o Ministério Público Federal, que atua nas investigações quando há repasse da União, há 410 procedimentos abertos de forma preliminar que podem originar processos criminais.

Em São Paulo, o Ministério Público Estadual instaurou um inquérito civil, desmembrado em cinco procedimentos, para apurar compras do governo João Doria (PSDB). A gestão fechou o maior contrato estadual até aqui: US$ 100 milhões (cerca de R$ 574 milhões) por 3 mil respiradores da China. Por enquanto, 150 unidades foram liberadas pelo governo chinês, que limita a entrega em lotes.

Segundo a administração tucana, a empresa chinesa foi escolhida após pesquisa de mercado por apresentar as melhores condições de volume e prazos. “A aquisição cumpriu as exigências legais e os decretos estadual e nacional de calamidade pública”, informou o governo. Na semana passada, Doria anunciou a criação de uma corregedoria para acompanhar compras relacionadas à covid-19.

No Paraná, o comitê de crise criado para a pandemia já tem entre seus participantes o controlador-geral do Estado, Raul Siqueira, que instituiu um conselho de aquisições públicas em parceria com o Tribunal de Justiça, o Ministério Público e o Tribunal de Contas do Estado.

Em outros Estados, investigações apuram situações em que os produtos não foram entregues, mesmo após o pagamento integral. São os casos de Rio de

Janeiro e Santa Catarina, onde o governador Carlos Moisés (PSL) vai enfrentar uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para apurar se houve desvio de recursos na negociação dos respiradores. Anteontem, uma força-tarefa da Polícia Civil de Santa Catarina cumpriu 35 mandados de busca e apreensão em quatro Estados. A Operação O2 (símbolo do oxigênio) investiga a compra de 200 aparelhos por R$ 33 milhões.

O governo catarinense afirma que apoia as investigações e busca reparação aos cofres públicos por meio judicial em processo conduzido pela Procuradoria-Geral do Estado. Em nota, disse ainda que instaurou sindicância interna para apurar possíveis irregularidades e afastou preventivamente servidores. O secretário de saúde, por exemplo, deixou o cargo.

No Rio, o ex-subsecretário de Saúde Gabriell Neves e outros três suspeitos de obter vantagens em contratos emergenciais para a aquisição de respiradores foram presos na semana passada. O governo de Wilson Witzel (PSC) fechou contrato de R$ 9,9 milhões por 50 aparelhos. A investigação corre em sigilo. O governo informou que o subsecretário foi afastado e que os contratos são monitorados por auditoria permanente.

A origem do recurso empregado – via governos federal, estaduais, municipais ou uma mescla de todos – dificulta a fiscalização. Na Paraíba, a Operação Alquimia, da Polícia Federal, apura o desvio de verbas do Estado e da União em Aroeiras, na região de Campina Grande. A suspeita é que a prefeitura tenha usado parte dos repasses destinados à compra de insumos médicos para adquirir, por R$ 580 mil, cartilhas sobre o coronavírus oferecidas, de graça, no site do Ministério da Saúde. A prefeitura não foi localizada para comentar.

Prejuízo. Denúncias também renderam ações da PF no Amapá, onde a Operação Virus Infectio apontou variações de até 814% no preço de máscaras compradas pelo fundo estadual de saúde. Se a irregularidade se confirmar, o prejuízo seria de R$ 639 mil. O governo de Waldez Góes (PDT) diz que a compra ocorreu no início da pandemia, quando os preços estavam “majorados”. Após a ação da PF, Góes abriu uma conta específica dos gastos com a pandemia para facilitar a fiscalização.
Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/05/2020

ALTO ESCALÃO: KLABIN TEM NOVO LÍDER PARA CELULOSE

Confira essas e outras notícias da semana no mundo corporativo
Por Luana Pavani

Alexandre Nicolini é o novo diretor da unidade celulose, vindo da Stora Enso. Francisco Razzolini, assim, fica dedicado à diretoria de projetos, tecnologia industrial, inovação e sustentabilidade.

https://economia.estadao.com.br/blogs/radar-do-emprego/wp-content/uploads/sites/55/2020/05/alexandre-nicolini-corte_080520201818.jpg
Alexandre Nicolini é o novo diretor da unidade celulose na Klabin. Foto: Pyry Antero

Cielo. Danilo Caffaro saiu; ele era VP de Produtos e Novos Negócios. Ele irá para o Itaú, como diretor de crédito imobiliário e consórcio.

BB. Alexandre Alves de Souza deixou a diretoria de marketing e comunicação.

Sem Parar. Armando Netto, CEO da Fleetcor Brasil, passa a acumular a liderança da unidade B2C. Fernando Yunes deixa a companhia.

Asics. Para presidente na América Latina foi promovido Alexandre Fiorati, antes vice-presidente financeiro. Ele substitui Pedro Zannoni.

HempMeds. Caroline Heinz passa de vice-presidente para Brasil a CEO global, ao lado do mexicano Raul Elizalde.

Brasilprev. Rodrigo Mucelin (ex-BB Seguridade) é o novo superintendente de gestão estratégica.

Autopass. Rubens Fernandes Gil Filho deixa presidência e quem assume é Rodney Freitas, antes COO de Bilhetagem.

Boehringer Ingelheim Saúde Animal. A nova coordenadora técnica de avicultura no Brasil é Érica Melo.

EY. A consultoria anuncia Rinaldo Ribeiro de Oliveira seu novo sócio de cibersegurança.

Copagaz. Chega para liderar o marketing Emmanuelle Kalil (ex-Thymus).

Keyrus. Para Head de Governança de Dados contratou Marileusa Cortez (ex-TIVIT e Porto Seguro).

Grupo TrendFoods. O novo CEO é Carlos Sadaki Kaidei, fundador do Gendai e que estava como vice-presidente.

GeoCapital. Etore Fodra (ex-PagSeguro/PagBank) é novo diretor de tecnologia da gestora e responsável pelo Geo Labs.

Abiclor. Mauricio Russomanno, presidente da Unipar, assume a presidência do conselho diretor.

XYZ Live. Guilherme Schaeffer deixa a presidência da agência para se dedicar a projetos pessoais. O sócio e vice-presidente, Fernando von Oertzen, também anuncia seu desligamento.

* Colaboraram Aline Bronzati e Talita Nascimento

* luana.pavani@estadao.com
Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/05/2020

TECNOLOGIAS SEM TOQUE PARA MUNDO PÓS-COVID-19

Com pandemia, empresas modificam processos e investem em equipamentos
Por Fernando Scheller, O Estado de S.Paulo

Uma atitude antes automática – apertar o botão para abrir a cancela do estacionamento do supermercado – virou, no mundo pós-coronavírus, operação complexa. Fazer o quê? Achar um papel para não tocar onde vários dedos possivelmente contaminados já passaram ou dispensar a proteção e lambuzar as mãos de álcool em gel logo depois? Para evitar esse dilema, redes de supermercados começaram a substituir botões por tecnologias de aproximação, que excluem o toque. É um exemplo de escolhas tecnológicas – às vezes, simples e baratas, outras caras e complexas – que as empresas terão de fazer a partir de agora.

A corrida pela adoção de novas tecnologias se intensificará à medida que as mortes pelo coronavírus no Brasil atingirem novos picos, diz Heitor Salvador, presidente da empresa de segurança corporativa SegurPro. Entre os projetos em andamento, diz o executivo, estão soluções simples, como adaptação de antigas câmeras de segurança para medição de distância entre funcionários, até a substituição de inteiros sistemas de identificação por digital por tecnologias de reconhecimento facial. Ele garante que é possível programar as câmeras para reconhecer pessoas mesmo quando elas usam máscaras para se protegerem da covid-19.

https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/6/1589049192365.jpg

Entre as soluções da empresa de segurança SegurPro estão sistemas de reconhecimento facial Foto: Estadão

Investimentos já realizados

Entre as empresas que já investiram em tecnologias sem toque estão a Petrobrás e a Vale. A mineradora adquiriu câmeras térmicas capazes de identificar, em um grupo de trabalhadores iniciando um turno em uma mina, um indivíduo com febre. Os equipamentos fazem parte de um lote de 86 câmeras térmicas compradas por R$ 7,5 milhões. As câmeras são capazes de identificar as variações de temperatura – e colorir a silhueta do funcionário potencialmente doente.

A Petrobrás trabalha em diferentes frentes. Instalou câmeras térmicas – modelos mais simples, que mostram variações de temperatura de profissionais que passam, um a um, por uma catraca – e trabalha em várias frentes para ampliar a distância social, principalmente nas plataformas de produção, onde o espaço é limitado. O índice de infecção pela covid-19 nesses ambientes é acompanhado pelo Ministério Público do Trabalho (MPT), como mostrou ontem reportagem do Estadão.

https://img.estadao.com.br/resources/jpg/1/5/1589048772151.jpg

Unidade do Centro de Pesquisa da Petrobrás usa câmera que detecta temperatura Foto: Wilton Junior/Estadão

Segundo Juliano Dantas, gerente do centro de pesquisa da estatal (Cenpes), a tecnologia sem toque – ou low touch, em inglês – é uma "preocupação central". A companhia analisa seus processos para evitar que superfícies sejam tocada por um grande número de pessoas. "Isso começa pelas catracas", diz Dantas. Sem gastar muito, é possível também aumentar a vigilância de determinados comportamentos, como aglomerações de funcionários. "Uma câmera pode ganhar um novo software e ser 'treinada' para disparar um alarme para dispersar pessoas", explica.

Digital x face

Como lembra Salvador, da SegurPro, alternativas low touch terão de ser adotadas também da "porta para fora" e vão influenciar a relação entre negócios e clientes. É o caso das já mencionadas cancelas de estacionamento e de outros pontos de atendimento, como totens de pagamento e caixas eletrônicos de bancos. Segundo uma fonte ouvida pelo Estadão, um grande banco brasileiro já estuda trocar a identificação do correntista da impressão digital para a identificação facial.

A empresa japonesa de tecnologia NEC já adota, em sua sede, em São Paulo, sistema de identificação facial em que trabalhadores e visitantes são identificados por uma câmera, que libera o acesso ao prédio, sem necessidade de encostar crachá – e, quase sempre, a mão – numa superfície de uso coletivo. Já a SegurPro oferece uma portaria virtual em que a pessoa se coloca diante de uma tela e apenas mostra o documento a um porteiro que trabalha remotamente, em uma central. Ao "ler" a foto do documento, a solução é capaz de liberar ou não o visitante.

Fator humano

Modificar processos depende, claro, do "fator humano". A fábrica da Volkswagen no ABC Paulista deve retomar atividades no dia 18 deste mês. Para garantir o cumprimento de medidas de segurança, funcionários agirão como monitores e vão separar aglomerações. "Todo mundo vai ter de respeitar. Vamos esquecer hierarquias. O monitor poderá chamar a atenção de qualquer um, até de mim", disse Pablo Di Si, presidente da Volkswagen na América Latina, durante a série de entrevistas Economia na Quarentena, na semana passada.

E sempre haverá formas de driblar regras, alerta Leonardo Fonseca Netto, diretor da NEC. A câmera que identifica funcionários febris, por exemplo, só é capaz de medir a temperatura no momento em que filma a pessoa. “Não sou contra a solução, mas, se a pessoa tiver tomado um antitérmico horas antes e a temperatura estiver temporariamente normal, a câmera não vai identificar nada”, pondera. É a prova de que a tecnologia pode ir longe, mas não é capaz de garantir que humanos desenvolvam certas qualidades. Nesse caso, o senso de bem comum.
Fonte : O Estado de São Paulo - SP
Data : 11/05/2020

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

COREIA DO SUL VÊ EXPORTAÇÕES CAÍREM QUASE 50% NO INÍCIO DE MAIO

Números reforçam percepção de que a covid-19 está afetando as exportações em todo o mundo
Por Valor — São Paulo

As exportações da Coreia do Sul caíram 46,3% nos primeiros dez dias de maio, refletindo a pandemia de covid-19. O total embarcado somou US$ 6,9 bilhões, comparado a US$ 12,5 bilhões no mesmo período de 2019, de acordo com os dados publicados pelo Serviço Alfandegário da Coreia do Sul.

As importações sul-coreanas também recuaram na comparação com o mesmo período do ano passado e registraram queda de 37,2%, para US$ 9,6 bilhões, de acordo com os dados oficiais.

https://s2.glbimg.com/rQ4lWqwwJVqzf-Xdjkz9f_sKY-A=/0x144:1920x1279/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/m/X/ejWrPVTOAmB61zfQkTeg/cargo-449784-1920.jpg
Comércio; exportações — Foto: hectorgalarza / Pixabay

Os embarques para a China caíram 29,4% em relação ao ano anterior, enquanto os para os Estados Unidos tiveram queda de 54,8%. Por segmentos, as exportações de chips recuaram 17,8% e as de automóveis, 80,4% na comparação com o início de maio de 2019.

Os números reforçam a percepção de que o novo coronavírus está afetando as exportações em todo o mundo. Em abril, as exportações da Coreia do Sul já haviam encolhido 24,3%. Pela primeira vez em 98 meses consecutivos, o país registrou déficit comercial, de US$ 950 milhões.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/05/2020

PETROBRAS E SEBRAE LANÇAM EDITAL DE R$ 10 MI PARA FINANCIAMENTO A STARTUPS

Processo seletivo tem previsão de finalização em setembro
Por Rodrigo Polito, Valor — Rio

A Petrobras e o Sebrae lançam nesta segunda-feira o segundo edital do Programa Petrobras para Inovação – Módulo Startups, voltado a atrair soluções tecnológicas para bens e serviços de startups e pequenas empresas de todo o país. Segundo a estatal, o novo edital fornecerá até R$ 10 milhões para viabilizar a geração de inovações com implantação efetiva nas operações da companhia.

O processo seletivo será conduzido ao longo deste ano com previsão de finalização em setembro.

https://s2.glbimg.com/_3Akk8Uu6MVF6HbzIaltPhd2Hoo=/0x0:470x184/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/L/a/UT1GIMQwmtzWmra2OA9Q/bacia-espirito-santo-petrobras.jpg
— Foto: Divulgação/Petrobras

Poderão ser inscritos projetos nas seguintes áreas: tecnologias digitais, robótica, eficiência energética, catalisadores, corrosão, redução de carbono, modelagem geológica, tecnologias de inspeção e tratamento de água. Cada proposta poderá receber recursos da ordem de R$ 500 mil, podendo chegar ao limite de R$ 1 milhão, a depender do valor agregado ao negócio da Petrobras.

Os empreendedores contarão com assessoria da Petrobras e do Sebrae, durante e após o processo de seleção, para que suas soluções possam ser implantadas e gerar valor no curto prazo. Para os projetos finalizados com sucesso, a Petrobras informa que buscará viabilizar a continuidade para a fase de implantação e testes piloto.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/05/2020

CONSÓRCIO DA ENEL VENCE LEILÃO DE PPP DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA PARA ANGRA DOS REIS

O consórcio vai gerir pelos próximos 15 anos todo o parque de iluminação pública do município
Por Rodrigo Polito, Valor — Rio

O consórcio Luz de Angra, formado pela Enel X (empresa do grupo italiano Enel), Mobit e Selt, venceu leilão de Parceria Público-Privada (PPP) de iluminação pública de Angra dos Reis, no Sul do Estado do Rio. O consórcio vai gerir pelos próximos 15 anos todo o parque de iluminação pública do município, modernizando em 100% a rede.

Em leilão realizado na última sexta-feira, o consórcio ofereceu proposta de receita de R$ 327 mil por mês, por 15 anos. O valor representou um deságio de 31% em relação ao valor incluído no edital de R$ 474 mil mensais.

Segundo Thiago Grego, sócio-diretor da Houer Concessões, empresa responsável pelo desenvolvimento dos estudos de modelagem do projeto, com o contrato, a prefeitura de Angra dos Reis vai conseguir antecipar investimentos na rede de iluminação, que talvez só aconteceriam no longo prazo.

Angra dos Reis possui 20.564 pontos de luz, entre postes de ruas, parques, monumentos e prédios públicos e o contrato prevê sua modernização em três anos.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/05/2020

PETRÓLEO FECHA EM QUEDA COM TEMORES RELACIONADOS À DEMANDA GLOBAL

Os preços do WTI para junho terminaram a sessão em queda de 2,42%, a US$ 24,14 o barril, e os preços do Brent para julho fecharam em queda de 4,42%, a US$ 29,63 o barril
Por Valor, Com Dow Jones Newswires — São Paulo

Os contratos futuros de petróleo fecharam esta segunda-feira (11) em queda, com os temores sobre a baixa demanda superando o otimismo relacionado à iniciativa da Arábia Saudita de ampliar os cortes de produção em junho.

Na Bolsa de Mercadorias de Nova York (Nymex), os preços do West Texas Intermediate (WTI) para junho terminaram a sessão em queda de 2,42%, aos US$ 24,14 o barril. Na ICE, em Londres, os preços do Brent para julho fecharam em queda de 4,42%, a US$ 29,63 o barril.

Mais cortes
O Ministério da Energia da Arábia Saudita instruiu a Saudi Aramco a reduzir sua produção de petróleo bruto em um milhão de barris por dia, a partir de junho, disse uma autoridade da Pasta à Agência de Imprensa Saudita (SPA).

A medida eleva o corte total da produção saudita para cerca de 4,8 milhões de barris por dia em relação ao nível de produção de abril, informou a SPA. A produção de petróleo saudita para junho, com o acordo de corte de produção entre a Organização dos Países Exportadores de Petróleo e seus aliados (Opep +), bem como os cortes voluntários, totalizarão 7,492 milhões de barris por dia, informou o documento.

A Opep e seus aliados concordaram, no mês passado, em reduzir a produção diária em 9,7 milhões de barris por dia em maio e junho.

Enquanto isso, o ministro do petróleo do Kuwait afirmou, nesta segunda, que estava oferecendo apoio à medida da Arábia Saudita de restaurar o equilíbrio do mercado de petróleo e que o país cortaria voluntariamente sua produção de petróleo em mais 80 mil barris por dia em junho, informou a Agência de Notícias do Kuwait.

A Agência de Notícias Emirates disse que os Emirados Árabes Unidos também se comprometeram a um corte adicional de 100 mil barris por dia em junho."O anúncio saudita de cortes adicionais não trouxe novo fôlego ao mercado, pois parece que a produção está sendo cortada em resposta à falta de demanda", disse, ao MarketWatch, Manish Raj, diretor financeiro da Velandera Energy. "Se não houver compradores para os barris, então não há razão para o mercado aplaudir os cortes", afirmou.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/05/2020

CENÁRIO É MUITO DIFÍCIL PARA AS USINAS DO CENTRO-SUL, DIZ PRESIDENTE DA RAÍZEN

Mas Ricardo Mussa afirmou, em Live do Valor, que empresa está bem preparada para atravessar a crise
Por Fernando Lopes, Valor — São Paulo

Embora tenha iniciado a atual safra sucroalcooleira (2020/21) em condições confortáveis de crédito e tenha boa capacidade de armazenagem para postergar suas vendas de etanol, a Raízen alerta que muitas usinas do Centro-Sul do país terão problemas de caixa por causa da forte queda da demanda doméstica por combustíveis em decorrência da queda da circulação de veículos em razão da pandemia da covid-19.

Em Live do Valor encerrada há pouco, Ricardo Mussa, presidente da Raízen — que atua desde a produção de cana até a distribuição de combustíveis —, afirma que, independentemente de a empresa estar bem preparada e para atravessar a crise e ter uma gestão de risco eficiente, o cenário é muito difícil — ainda que as vendas de combustíveis tenham aumentado um pouco nas últimas semanas, apesar das medidas de isolamento da população.

Mussa não comemorou esse aumento, uma vez que é um indicativo de que as medidas de isolamento não estão sendo respeitadas, mas também deixou claro que a reação das vendas, modesta, não é capaz de mudar o cenário de dificuldades. Nesse contexto, disse que a Raízen seguirá com sua estratégia de vender o menor volume possível de etanol neste início de safra e carregar o maior volume possível para a entressafra, quando os preços deverão estar melhores.

O executivo reconheceu que a crise poderá gerar oportunidades de aquisição de usinas para os grupos em melhor situação financeira que tiverem menos problemas de caixa, mas reiterou que esse

não é o foco da Raízen, que tem priorizado avançar no segmento com investimentos em canaviais e ganhos de produtividade. Investimentos em usinas da etanol de milho também não estão no radar da companhia.

Mussa também afirmou que as exportações de etanol continuam a ser uma boa saída e lembrou que os embarques de açúcar também foram um alento para as usinas que conseguiram aproveitar a valorização do dólar em relação ao real e antecipar negócios nessa frente. Para ele, embora as cotações do açúcar tenham recuado no último mês, o viés pós-pandemia ainda será de alta de preços no que depender dos fundamentos de oferta e demanda.

O presidente da Raízen não arrisca estimar um prazo para a normalização das atividades econômicas no país, mas disse que certamente o ritmo da retomada será mais lento do que o observado atualmente na China, por exemplo.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/05/2020

MAIOR PPP DO PAÍS FICA PERTO DE UM COLAPSO

TCU questiona Porto Maravilha e serviços serão suspensos; auditoria aponta que menos de 17% dos Cepacs no fundo gerido pela Caixa foram revendidos
Por Daniel Rittner — De Brasília

https://s2.glbimg.com/-24n6DP4inXpiliNq7PA5bdCRR0=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/H/z/ZtVOBqTTalKrefJxnR7w/foto11emp-101-porto-b1.jpg
Auditoria recém-concluída pelo TCU aponta que menos de 17% dos Cepacs no fundo gerido pela Caixa foram revendidos — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

A concessão do Porto Maravilha, maior parceria público-privada (PPP) já firmada no Brasil e aposta bilionária para revitalizar a zona portuária do Rio de Janeiro, está ruindo. Para financiar o projeto de recuperação urbana, a prefeitura emitiu 6,43 milhões de títulos de potencial construtivo acima dos gabaritos municipais - conhecidos como Cepacs no jargão do mercado imobiliário. Eles foram adquiridos por um fundo de investimento, constituído e administrado pela Caixa, que fez desembolsos de R$ 5 bilhões em recursos do FGTS para remunerar a concessionária.

Dez anos depois de assinado o contrato, a sustentabilidade da PPP está em xeque. Auditoria recém-concluída pelo Tribunal de Contas da União (TCU) aponta que menos de 17% dos Cepacs no fundo gerido pela Caixa foram revendidos. O fluxo de caixa do projeto previa a comercialização de todos os certificados até 2020.

Sem demanda, como consequência do tombo no mercado imobiliário do Rio, não há liquidez para pagar a concessionária – uma sociedade entre Carioca Engenharia, Odebrecht e OAS.

Na sexta-feira, a concessionária Porto Novo informou que deixará de operar os túneis Marcello Alencar e Rio 450 no dia 5 de junho, se não houver solução para sua falta de pagamento. Em setembro de 2019, após mais de um ano sem repasses à Porto Novo, houve acordo entre concessionária e Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (Cdurp) para operação dos túneis e sinalização do trânsito por oito meses. Já a Caixa se comprometeu a comercializar títulos e injetar liquidez no fundo responsável pelos pagamentos.

O Valor apurou que não houve venda de Cepacs durante a vigência do acordo e não há previsão de aportes financeiros. Isso agrava a situação. Desde 2018, outros serviços previstos no contrato - coleta de lixo, conservação e manutenção de áreas verdes, praças, de iluminação pública e calçadas - já haviam sido devolvidos à prefeitura.

De estrela do pré-sal e sede de grandes eventos esportivos, como a Copa de 2014 e a Olimpíada de 2016, o Rio tem amargado queda no valor do metro quadrado de terrenos e edifícios. A Caixa, como gestora do FII PM, calculava repassar R$ 8 bilhões em 15 anos como fruto da revenda dos 6,43 bilhões de Cepacs. Até hoje, comercializou 1,05 milhão de títulos. Empresas como L'Oreal, Icatu e Bradesco Seguros se instalaram na região, mas houve frustração das projeções.

Na avaliação do TCU, a crise econômica e imobiliária explica apenas parte dos problemas. De acordo com o ministro do tribunal de contas Benjamin Zymler, o relatório de oportunidade de investimento feito pela Caixa na época do contrato "contém diversas premissas extremamente otimistas que conduziram à conclusão pela lucratividade do aporte [...] e destoam da prudência que se exige dos gestores públicos na tomada de decisões".

Um exemplo dado por Zymler: para garantir a atratividade do negócio, o Cepac emitido pela prefeitura teria que ter seu valor dobrado em 2013, quadruplicado em 2015 e sextuplicado em 2021 - como reflexo da alta procura do mercado imobiliário.

O valor unitário dos certificados de potencial construtivo era de R$ 1.242 em 2010. O retorno positivo, para fins de apuração da rentabilidade, ocorreria com a revenda dos Cepacs por preço superior a esse custo. Hoje estariam valendo em torno de R$ 455, segundo o relatório do TCU.

A unidade técnica do tribunal incluiu, no documento, menção às colaborações premiadas dos ex-vice-presidentes da Caixa Fábio Cleto e Roberto Madoglio no âmbito da Operação Lava-Jato.

Eles afirmaram ter "segurado" os aportes da Caixa até que fossem negociados os termos do pagamento de propina, no valor de 1,5% do desembolso inicial de R$ 3,5 bilhões, pelas empreiteiras que fariam as intervenções em melhorias da infraestrutura portuária. O órgão de controle determinou a identificação dos responsáveis pelo investimento da Caixa e remissão, ao gabinete do relator Benjamin Zymler, de proposta de oitiva.

Procurada pelo Valor, a Caixa não respondeu as perguntas encaminhadas por e-mail. A concessionária Porto Novo informou que não integra o processo do TCU e não conhece seu conteúdo, mas ressaltou sua avaliação de que o Porto Maravilha "é um projeto bem sucedido". Ela mencionou "iniciativas de elevado investimento na área, como o AquaRio e a Rio Star, assim como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio".

Segundo a concessionária, o fluxo financeiro com a venda de Cepacs do FII PM "se mostra insuficiente para honrar os compromissos necessários ao contrato de PPP, bem como finalizar a execução de obras originalmente previstas.

Em nota, a Cdurp disse que negociações para manter os repasses financeiros à concessionária ainda estão em curso. A companhia garantiu que, se não houver entendimento entre as partes, assumirá a operação e manutenção dos túneis a partir de 5 de junho.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/05/2020

PETROBRAS CONFIRMA ÓLEO DE ÓTIMA QUALIDADE NA ÁREA SUDESTE DO CAMPO DE BÚZIOS

A qualidade foi comprovada por meio de testes realizados a partir de 5.400 metros de profundidade

Por Allan Ravagnani, Valor — São Paulo

A Petrobras informou nesta segunda-feira que teve a confirmação de presença de óleo de ótima qualidade na área localizada no sudeste do campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, a 210 km da cidade do Rio de Janeiro.

O Poço 9-BUZ-39DA-RJSLL possui profundidade de 2.108 metros. E, ainda em perfuração, já foram identificados 208 metros de reservatórios confirmando óleo com a mesma qualidade do que está sendo produzido hoje no campo.

O petróleo, de ótima qualidade e compatível ao que foi constatado em outros poços do campo, foi comprovado por meio de testes realizados a partir de 5.400 metros de profundidade.

A Petrobras é a operadora (90%) do consórcio no campo de Búzios, em parceria com CNOOC (5%) e CNODC (5%). Os volumes excedentes do campo de Búzios foram adquiridos em leilão realizado em 6 de novembro de 2019.

Campo de Albacora
A Petrobras também confirmou a presença de óleo leve na área de pré-sal no Campo de Albacora, dentro da área do Plano de Avaliação de Descoberta (PAD) de Forno, no pré-sal da Bacia de Campos, a 184 km da cidade de Macaé, no Estado do Rio de Janeiro.

O poço 9-AB-135D-RJS tem profundidade de 450 metros, e a descoberta consiste em cerca de 214 metros de reservatórios, com presença de óleo leve, comprovada por meio de testes realizados a partir de 4.630 metros de profundidade.

A Petrobras é a operadora (100%) do campo de Albacora e afirmou que vai dar continuidade ao Plano de Avaliação de Descoberta da área.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/05/2020

EM BUSCA DE DINHEIRO PRIVADO, GOVERNO VÊ MAIOR PPP AFUNDAR

A PPP de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro passa por novo impasse para a manutenção das atividades da concessionária
Por Folhapress — Rio de Janeiro

Enquanto o ministro da Economia, Paulo Guedes, aposta em investimentos privados para a retomada da economia após a pandemia do novo coronavírus, a maior parceria público-privada do país corre o risco de afundar.

A PPP de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro passa por novo impasse para a manutenção das atividades da concessionária Porto Novo na região. A parceria envolve, além da empresa, um fundo imobiliário da Caixa Econômica Federal e a Prefeitura do Rio de Janeiro.

O ambicioso projeto de obras e serviços públicos iniciado em 2011, com custo total estimado em R$ 10 bilhões em 15 anos, já foi desidratado. Atualmente, envolve apenas a manutenção de dois complexos de túneis na área.

O investimento anual que girava em torno de R$ 400 milhões se resume desde setembro ao gasto de R$ 4,3 milhões mensais. Ainda assim, pode acabar neste mês.

As negociações entre a prefeitura, a Caixa e a concessionária para a manutenção dos túneis da região portuária e sua sinalização ainda não foram concluídas, apesar de o contrato se encerrar no próximo dia 15. Caso não haja acordo, o município deverá se encarregar do serviço.

Na sexta-feira (8), a Porto Novo emitiu nota afirmando que encerrará suas atividades no dia 5 de junho. Ela classifica o cenário de negociação atual como um "impasse" e lamentou a ausência de um acordo.

"Esperava-se nesses últimos oito meses que a Cdurp [Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária, da prefeitura] e a Caixa reunissem esforços para obter recursos financeiros e, assim, viabilizar a emissão de uma nova ordem de início apta a permitir a retomada, se não de todas as atividades previstas na PPP do Porto Maravilha, ao menos das que estão em curso. No entanto, até o momento, isso não ocorreu", diz a empresa na nota.

O lento fim da maior PPP do país se arrasta desde 2015, causado pelo encalhe dos títulos imobiliários (chamados Cepacs) que autorizam a construção de prédios altos na região.

Há nove anos, o fundo imobiliário da Caixa comprou os 6,4 milhões de Cepacs e 400 mil metros quadrados de terrenos na zona portuária. Ele pagou à vista R$ 3,5 bilhões, com dinheiro do FGTS, e se comprometeu a repassar outros R$ 6,5 bilhões –em valores atualizados–por 15 anos.

Era com a revenda desses terrenos e papéis que o banco manteria o cronograma de repasse acertado com o município até 2026. Porém, com a crise econômica afetando o setor imobiliário, menos de 10% dos Cepacs foram vendidos.

O problema é que esse dinheiro é usado pela prefeitura para pagar à concessionária Porto Novo, responsável pelas obras e serviços básicos previstos para a região, como limpeza e gerenciamento de trânsito.

Em 2015, o FGTS teve de aportar mais R$ 1,5 bilhão para manter o cronograma das obras. Em 2016, nova engenharia financeira teve de ser feita. Desta vez, o município emprestou R$ 198 milhões para o fundo gerido para a Caixa, e a concessionária aceitou outros R$ 725 milhões em Cepacs como garantia de pagamento.

Todas essas negociações, feitas na gestão Eduardo Paes (hoje DEM, à época no MDB), tiveram como objetivo não atrasar a conclusão das principais obras, como a nova praça Mauá e o Museu do Amanhã, para a Olimpíada do Rio, em 2016.

https://s2.glbimg.com/TDTgjlH42nZy9h029Z2K_Ear5Z8=/0x0:2186x1228/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/Z/D/aVhHRqSMAgt5T73phptw/praca-maua.jpg
— Foto: Divulgação/Concessionária Porto Novo

Após o início da gestão Marcelo Crivella (Republicanos), a prefeitura voltou a exigir que o fundo da Caixa aportasse os valores devidos.

Com o impasse, nos últimos três anos houve interrupções momentâneas do serviço pela Porto Novo por falta de pagamento. Negociações foram feitas, e as atividades, retomadas.

No ano passado, a concessionária ameaçou parar mais uma vez os trabalhos. Um acordo foi fechado para que o fundo da Caixa bancasse apenas a manutenção de dois túneis da região, que exigem uma complexa estrutura de engenharia ao custo de R$ 4,3 milhões mensais. A prefeitura assumiu os serviços básicos, e as obras novas foram interrompidas.

O caso da PPP coincide com a intenção de Paulo Guedes de usar a retomada de investimentos privados para a recuperação da economia após o controle da transmissão do novo coronavírus.

O ministro defendeu a estratégia após o ministro da Casa Civil, general Braga Netto, anunciar o programa Pró-Brasil, que prevê um conjunto de medidas que incluem a retomada de gastos públicos para a recuperação de empregos.

Guedes criticou a possibilidade do governo usar dinheiro público para forçar a recuperação da atividade. Para a retomada, o ministro defende reformas estruturantes e a reformulação de marcos regulatórios, como os de saneamento e de energia, para atrair investimento privado.

Em nota, a Cdurp (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro), órgão da prefeitura, afirmou que há negociação em andamento com o objetivo de dar continuidade à manutenção dos túneis.

"Em relação à retomada da operação urbana consorciada Porto Maravilha, a Cdurp prossegue em tratativas com o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha [gerido pela Caixa] na expectativa de normalizar os pagamentos das obras e serviços da parceria públicoprivada", diz a nota da Cdurp.

A Caixa Econômica Federal não se manifestou até a conclusão desta reportagem.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 11/05/2020

PORTALVOCE.COM

BRASIL É O ÚNICO DOS 20 PAÍSES MAIS RICOS A EXPANDIR EXPORTAÇÕES DURANTE A PANDEMIA

Por Portal Você Jornalismo

A divulgação do balanço do comércio exterior no primeiro quadrimestre deste ano trouxe excepcionais notícias para a economia brasileira, em meio a meio crise da pandemia do coronavírus. A Organização Mundial do Comércio prevê que o comércio internacional cairá entre 13% e 32% em 2020, mas o Brasil surpreendeu apresentando a menor variação de fluxo. O país foi o único do G20, grupo das vinte maiores economias do mundo, a expandir seu volume exportado num cenário bastante adverso.

No caso brasileiro, não se verifica queda da demanda por parte da Ásia. O Brasil exportou mais ainda para aquela região nos primeiros meses do ano do que o habitual. Aliás, mesmo sem considerar a China e o Japão, as duas maiores economias asiáticas, o Brasil vende mais para o resto do continente do que para os Estados Unidos e o México juntos. Com China e Japão na conta, o resultado é espetacular.

O quadro é ainda mais positivo se considerarmos que a Ásia deve sair da crise antes das outras regiões do planeta. Continuando a comprar do Brasil, sobretudo proteína, nos ajudará a minimizar os efeitos de uma recessão.

No período examinado já batemos recordes históricos de venda de carne suína e bovina para a China. A demanda chinesa por minério de ferro também não recuou. Para completar, o quadro recessivo empurrou para baixo os fretes marítimos. Assim, exportar ficou mais barato.

Tanto durante a pandemia quanto na saída da crise, o mundo continuará a precisar de alimentos. São excelentes notícias. Provavelmente no fim do ano teremos o maior superávit comercial da história em nossas relações com a China. Em parte, pela queda de nossas importações. Mas o aumento de nossas exportações é muito positivo.

Já somos o maior exportador de soja em grão, suco de laranja, carne bovina, carne de frango, café e açúcar. Estamos entre os maiores na exportação de minério de ferro, carne suína, farelo de soja e milho. São produtos de demanda pouco elástica e que continuarão a ser bastante procurados mundo afora. O Brasil já se transformou em celeiro do mundo e somos, juntamente com os Estados Unidos, uma verdadeira superpotência agroexportadora.

Ser otimista em tempos de tragédia econômica é um risco. Mas a análise fria dos dados de nosso comércio internacional ante as nossas potencialidades indica que, pelo menos nesse segmento, teremos notícias positivas.

Nouriel Roubini e Ray Dalio, dois expoentes das finanças internacionais, acreditam que o mundo poderá viver uma grande depressão nos anos vindouros. As exportações de bens alimentícios e outros itens em que o Brasil apresenta vantagens comparativas serão importantes para que o país evite esse cenário. Pois, tanto durante a pandemia quanto na saída da crise dela decorrente, o mundo vai continuar a precisar dos alimentos brasileiros, o que se caracteriza como uma situação estratégica favorável para nós.

Por fim, analisando as perspectivas de nosso comércio internacional, a política externa brasileira deve ser, no melhor interesse do país, orientada por decisões pragmáticas que atendam aos nossos objetivos estratégicos.
Fonte: PortalVoce.com
Data : 11/05/2020

MERCADO ESTIMA CONTRAÇÃO ECONÔMICA DE MAIS DE 4% EM 2020; DIZ PESQUISA

Por Portal Você Jornalismo

A pesquisa Focus divulgada nesta segunda-feira (11) também mostrou que a Selic deve terminar o ano a 2,50%

Boletim Focus: expectativa para a alta do IPCA neste ano agora é de 1,76%

O mercado voltou a reduzir a expectativa para a taxa básica de juros neste ano depois de o Banco Central sinalizar um último corte à frente, enquanto a expectativa de contração da economia superou 4%. Em meio às consequências das paralisações e restrições provocadas pelo surto de coronavírus, a pesquisa Focus divulgada nesta segunda-feira mostrou que a projeção agora é de que o Produto Interno Bruto (PIB) encolha 4,11% em 2020, de uma queda de 3,76% prevista antes. O prognóstico de recuperação em 2021 permanece sendo de um aumento de 3,20% do PIB.

A pesquisa divulgada pelo BC mostrou que a Selic agora deve terminar o ano a 2,50%, ante taxa de 2,75% esperada antes. Na semana passada, o BC cortou a Selic em 0,75 ponto percentual, para a mínima histórica de 3%, indicando que ela não deve cair aquém do patamar de 2,25% ao ano.

Para 2021, a expectativa passou a ser de uma taxa básica de juros de 3,50% no fim do ano, contra 3,75% antes. O Top-5, grupo dos que mais acertam as previsões, continua vendo a Selic respectivamente a 2,50% e 3,88% em 2020 e 2021, na mediana das projeções.

A expectativa para a alta do IPCA neste ano agora é de 1,76%, 0,21 ponto percentual a menos do que na semana anterior e bem abaixo do piso da meta, de 4%com tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou menos. Para 2021, a projeção do mercado é de uma inflação de 3,25%, contra 3,30% calculado antes.
Fonte: PortalVoce.com
Data : 11/05/2020

G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DO GLOBO

NOVO CORTE NA PRODUÇÃO SAUDITA DE PETRÓLEO VISA ACELERAR REEQUILÍBRIO, DIZ MINISTRO SAUDITA

Nesta segunda-feira (11), a Arábia Saudita surpreendeu ao anunciar que vai aprofundar seus cortes em 1 milhão de barris por dia a partir de junho.
Por Portal G1

O aumento dos cortes de produção de petróleo da Arábia Saudita em junho foi projetado para acelerar a drenagem do excesso de oferta global e para que o mercado da commodity se reequilibre, disse o ministro de Energia do país à Reuters.

Na manhã desta segunda-feira, a Arábia Saudita surpreendeu ao anunciar que vai aprofundar de forma voluntária seus cortes de bombeamento em 1 milhão de barris por dia a partir de junho.

O príncipe Abdulaziz bin Salman disse que a Arábia Saudita quer “se antecipar à curva”. Ele vê sinais de uma recuperação gradual na demanda, à medida que países agem para flexibilizar restrições impostas nos últimos meses para conter a disseminação da pandemia do coronavírus.

“Nós queremos acelerar o processo de volta ao normal... A demanda está se recuperando. Nós queremos garantir que estamos ajudando a acelerar o equilíbrio entre oferta e demanda”, disse ele à Reuters, em entrevista por telefone.

“Estamos tomando um papel proativo e encorajamos os outros a fazer o mesmo”, acrescentou o ministro.

Os baixos preços do petróleo estão pressionando o orçamento do reino e a demanda global permanece fraca por causa das quarentenas contra o coronavírus.

“Estamos fazendo de tudo para controlar nossa política fiscal, incluindo sermos prudentes para acomodar essa situação, e estamos tentando agir para a estabilização do mercado”, disse o príncipe Abdulaziz.

Depois do anúncio dos sauditas, Emirados Árabes Unidos e Kuweit também prometeram cortes em suas produções.

Questionado sobre se os cortes mais profundos feitos pela Arábia Saudita continuarão depois de junho, o ministro se recusou a comentar, mas manteve um tom otimista quanto ao futuro do mercado.

“Se as coisas continuarem melhorando, como esperamos, recuaremos (nos cortes)”, disse ele.

O ministro ainda disse que ficaria “mais do que surpreso” se, até a próxima reunião da Opep+, em junho, a situação não estiver melhor.

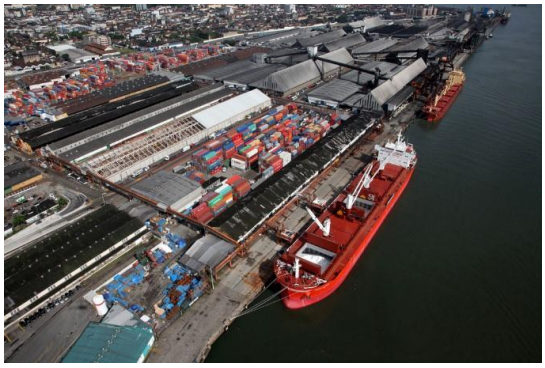
Fonte : G1 – O Portal de Notícias do Globo
Data : 11/05/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MELHOR MODELO PARA SANTOS E SÃO SEBASTIÃO SERIA O DA CONCESSÃO, DIZEM ESPECIALISTAS

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 11/05/2020 - 17:22



https://cdn-statics.portosenavios.com.br/images/161220-porto_de_santos-materia.jpg
Arquivo

O Ministério da Infraestrutura assinou, na última segunda-feira (04), um contrato com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para a realização de estudo sobre os novos modelos de gestão do Porto de Santos e do Porto de São Sebastião. A previsão é que os estudos sejam finalizados no primeiro semestre de 2021 e que os leilões ocorram em 2022. Tomando como base a importância estratégica de ambos os portos, sobretudo o de Santos, consultores acreditam que o melhor modelo seria o da concessão.

De acordo com o sócio da área de infraestrutura do L.O. Baptista Advogados, Alberto Sogayar, o caminho mais correto para a desestatização seria a concessão por um período de 25 ou 30 anos. Ao término, o ativo seria devolvido para as mãos do Estado. No entanto, ele defende que a melhor proposta neste caso seria a transferência dos Portos de Santos em conjunto com o Porto de São Sebastião, ou seja, um modelo pensado não separadamente, mas sim em “bloco”. Isso porque, segundo ele, o São Sebastião isolado é hipossuficiente.

Sogayar explicou que haverá maior aproveitamento logístico a partir desse modelo, associado às rodovias estratégicas para o escoamento da produção na região sul e sudeste. Dessa forma, ele entende que formaria o que ele chamou de “quadrilátero” de importação e exportação, fundamental para “o mercado mais importante do país”, frisou. O quadrilátero seria um incentivo para os investidores que enxergariam os portos de forma mais atrativa para o escoamento da produção. “Criaria uma logística interessante entre os portos”, completou.

Para Sogayar a desestatização beneficiaria o setor portuário, pois injetaria investimentos importantes como na viabilidade de atracação de grandes navios. Isso seria possível por meio de melhorias fundamentais nos canais de atracação, com o aumento da profundidade, e na expansão dos berços de atracação, especialmente no Porto de São Sebastião, aumentando assim sua capacidade. Esses fatores agilizam o recebimento e escoamento de produtos, sem que a mercadoria aguarde no mar, como acontece atualmente.

Embora o diretor da Agência Porto Consultoria, Fabrizio Pierdomenico, concorde que o melhor caminho seja o da concessão, ele entende que ambos os portos são duas realidades diferentes do ponto de vista dos modelos de gestão. Ele explicou que o Porto de São Sebastião, por exemplo, não possui nenhum arrendamento de áreas, portanto poderia ser simplesmente privatizado, com a venda do bem público. Já o Porto de Santos, ao contrário, tem o modelo landlord, com o arrendamento de áreas para terminais com as operações sendo privadas. Portanto, segundo ele, um modelo unificado de concessão poderia gerar alguns conflitos concorrenciais entre ambos os portos.

Para Pierdomenico, um dos pontos críticos enfrentados pelos portos públicos tem sido a contratação de obras de manutenção e investimentos, pois, por serem públicos, obedecem a regras da administração pública. Isso torna as contratações lentas, burocráticas e, muitas vezes, acabam sendo judicializadas. Dessa forma, um porto como o de Santos acaba tendo sua logística prejudicada quando não tem o serviço de dragagem contratado, por exemplo.

Já o porto concessionado, de acordo com ele, não precisará se submeter às normas da administração pública. Essa diferença se traduz na contratação de obras e serviços sem se submeter à Lei de Licitações, além de não precisar de concurso público para contratar pessoal. No entanto, ainda assim, será um porto regulado como qualquer atividade portuária.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/05/2020

CAPACIDADE OFERTADA EM SERVIÇOS DE CONTÊINER NA COSTA LESTE SUL-AMERICANA CAI 11% ENTRE MARÇO E ABRIL

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 11/05/2020 - 15:35

https://cdn-statics.portosenavios.com.br/images/190502-rebocador-navio-porta-conteiner-cma-cgm-pixabay.jpg

A capacidade ofertada no transporte de contêineres na costa leste da América do Sul/Brasil caiu 11% entre março e abril. De acordo com o Route Capacity Database (RCD) da Drewry, a capacidade mensal disponível na região passou de 457 mil TEUs para 409 mil TEUs (unidade equivalente a 20 pés) no período. As rotas que registaram as maiores quedas estão nos serviços que ligam a região à Ásia, com queda da ordem de 30 mil TEUs, e à Europa, cujo impacto foi de aproximadamente 15 mil TEUs a menos. Os dados de capacidade se referem à capacidade total em função da frota. O RCD acompanha mensalmente serviços internacionais de longo curso, não seguindo cabotagem ou navegação regional.

O levantamento da consultoria aponta que o serviço para a Ásia (SSA/ESA3/SEAS2) entre os armadores PIL, Evergreen, Cosco e CMA CGM, por exemplo, teve cinco escalas canceladas em abril. Foram cancelados dois navios da PIL, dois da Cosco e um da Evergeeen. O serviço atendia

com 11 navios com média de 4500 TEUs cada. De acordo com o levantamento, seguiram no serviço um navio da Evergreen, outro da Cosco e quatro da PIL.

Já o serviço para a Europa Sirius/Bossa Nova/MESA entre a CMA CGM/Maersk retirou um navio de 8.850 TEUs da rotação. A reorganização do serviço 'Sirius', que conecta o Mediterrâneo à Costa Leste da América do Sul, foi anunciada em março. De acordo com o armador, os portos do Mediterrâneo serão atendidos via transbordo com serviços de conexão, mantendo tempos de trânsito competitivos.

O consultor associado da Drewry, Eduardo Greco, observa uma série de elementos contribuindo para a alta volatilidade no setor de transporte marítimo, como a extensão das quarentenas, volatilidade no dólar, instabilidade política, incerteza quanto ao rumo da recuperação ou em que ritmo esta recuperação ocorrerá. “A volatilidade deve continuar forte, enquanto não tivermos mais fatores que indiquem o fim da crise e o início de alguma tendência, qualquer que seja”, comentou Greco.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/05/2020

O SETOR PORTUÁRIO NACIONAL EM TEMPOS DE COVID-19

Por Mário Povia OPINIÃO 10/05/2020 - 14:29

https://cdn-statics.portosenavios.com.br/images/200510-mario-povia.jpg

Não é de hoje que os poucos que se atrevem a escrever sobre o setor portuário nacional o descreve como estruturas complexas, onde atuam uma série de autoridades intervenientes com diferentes atribuições que, não raro, geram burocracias desnecessárias, impedâncias que dificultam o eficiente escoamento dos produtos decorrentes do comércio exterior brasileiro e, bem assim, as próprias cargas nacionais que se valem desta infraestrutura por meio da chamada navegação de cabotagem.

De fato, há que se reconhecer que autoridades que tutelam interesses difusos nem sempre podem atuar em sinergia, até porque controles aduaneiros, sanitários, fiscais, regulatórios e de segurança possuem distintas dinâmicas, a cautela de alguns a ensejar uma estadia maior da carga no porto, vis a vis com a constante busca pela eficiência, a demandar "transit times" mais expeditos.

Prioridades, políticas públicas, culturas institucionais, indisponibilidade de recursos humanos e materiais das diversas autoridades anuentes também impactam diferente e cumulativamente a dinâmica da atividade portuária.

Embora se reconheça que muito se evoluiu nos últimos anos em prol da eficiência portuária, seja com a agregação de novas tecnologias, com a realização de investimentos públicos e privados nos acessos terrestre e aquaviário, com o redesenho de fluxos processuais, com a nomeação de servidores públicos escolhidos por meritocracia e, ainda, com a adoção de parcerias público-privadas, certo é que ainda temos um longo percurso a seguir para atingirmos níveis de facilitação comercial ou, noutras palavras, um ambiente de negócios mais pragmático e objetivo a exemplo daqueles observados na Europa e nos Estados Unidos.

Seria, portanto, de se esperar, que o repentino surgimento de uma pandemia com origem internacional, em um país que mantém trocas comerciais tão frequentes com o Brasil, impactasse fortemente os procedimentos sanitários e de segurança nos portos brasileiros, eis que se constituem em verdadeiras fronteiras com o mundo exterior, mormente em razão das já elencadas dificuldades de caráter operacional e burocrático.

Só que não.

Rapidamente foram tomadas medidas pontuais, reconhecendo a essencialidade dos serviços portuários, estabelecendo a necessidade de que trabalhadores que integram os chamados grupos de

risco fossem poupados da missão de manter a logística ativa, ainda assim com remuneração garantida, cuja fonte de recursos foi prontamente definida e regulamentada.

Houve uma pronta resposta e articulação das autoridades ministeriais em face de uma mobilização sindical que visava a paralisação de atividades da estiva do principal complexo portuário nacional, que acaso se materializasse poderia gerar um verdadeiro caos no abastecimento de todo o país.

E mais, ainda se tratou de atender urgentes apelos de atracação de navios de cruzeiro, alguns que sequer estavam em rota de águas brasileiras, diante da negativa de nações vizinhas, verdadeiro exemplo de solidariedade e respeito.

Atuando em sinergia, autoridades portuárias e operadores portuários trataram de dotar de condições de operacionalidade, uma série de funcionalidades para atendimento dos trabalhadores portuários e transportadores rodoviários, com suporte de suprimentos e atendimentos médico e sanitário.

Para alguns, tudo isso pode ter passado desapercebido, mas não àqueles que bem conhecem o funcionamento e a dinâmica do complexo setor portuário nacional.

Havia motivos de sobra para imaginarmos que essa pandemia iria desarticular nossa cadeia de suprimentos, o que absolutamente não ocorreu.

Portos organizados e instalações portuárias privadas funcionam normalmente em todo o território nacional, atendendo de forma satisfatória as cargas que lhe são confiadas ou demandadas, graças a servidores públicos, trabalhadores e empreendedores que chamaram para si a responsabilidade que lhes cabe.

Penso que cabe a nós, que sempre somos e fomos tão críticos às ineficiências do setor portuário brasileiro, reconhecer o trabalho de excelência realizado pelas autoridades competentes, pelos trabalhadores portuários e pelos operadores portuários.

Ao Ministério da Infraestrutura, à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, às Autoridades Portuárias, à Receita Federal, à Anvisa, à Antaq, ao Vigiagro, à Marinha do Brasil, aos sindicatos e federações de trabalhadores portuários, aos transportadores e às federações e associações de terminais e operadores portuários, devemos nesse momento prestar os nossos mais sinceros agradecimentos.

Se tudo está normal é porque muito foi feito, mas precisamente por estar tudo bem nessa seara, muitos talvez nem tenham se apercebido disso.

Parabéns e muito obrigado a todos aqueles que mantém nossa logística ativa em plena pandemia.

Mário Povia é engenheiro e bacharel em Direito. Possui pós-graduações nas áreas de administração de empresas e direito processual e do trabalho. Ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/05/2020

SETOR DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS APRESENTA IMPACTO NA PRODUÇÃO E DEMISSÕES

Por Dérika Virgulino ECONOMIA 08/05/2020 - 18:28

A pandemia do novo coronavírus provocou queda significativa no setor industrial brasileiro no mês de março, como apontou pesquisa divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), na última terça-feira (05). Em comparação com o mês anterior a queda foi de 9,1%. Segundo informou o instituto, dos 26 ramos da indústria 23 apresentaram queda na produção. Dentre eles o mercado de máquinas e equipamentos com uma queda de 9,1%.

De modo geral, o setor produtor de bens de capital apontou uma queda de 15,2%, ou seja, taxa negativa mais elevada que a média nacional, na comparação de fevereiro e março deste ano. De

acordo com o instituto, esse número eliminou o ganho de 13,8% no setor acumulado nos dois primeiros meses de 2020.

O IBGE afirmou que este setor marcou a queda mais acentuada desde março de 2018. A redução observada no segmento e também na maior parte da indústria reflete os efeitos do isolamento social em razão da pandemia. Isso afetou o processo de produção em várias unidades produtivas no país. O instituto observou paralisações ou interrupções da produção em diversas unidades.

A pesquisadora da área de economia aplicada do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV IBRE), Luana Miranda, afirmou que a produção de máquinas e equipamentos deve ser duramente afetada pela crise, tendo em vista que está intimamente relacionada com a capacidade de investimento das empresas. Segundo ela, em um cenário de incerteza “exacerbada”, o investimento tende a retrair. Ela destacou, no entanto, que um dos setores da indústria mais afetados tende a ser o de bens de consumo duráveis, sobretudo devido à queda na renda e no aumento do desemprego.

De acordo com os dados do IBGE isso tem se confirmado. A confecção de artigos do vestuário e acessórios, com uma queda de 37,8%, e de couro, artigos para viagem e calçados, com redução de 31,5% estão entre um dos mais impactados pela pandemia. O instituto afirmou ainda que a queda nas atividades do setor de veículos automotores, reboques e carrocerias, de 28%, foi o que mais influenciou negativamente o resultado da indústria geral no país. Neste ramo da indústria, o principal impacto ficou com a redução na fabricação de automóveis.

Segundo pesquisa realizada pela Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), entre os meses de março e abril deste ano, o dado mais preocupante é a manutenção dos empregos no setor. A pesquisa revelou que 21,4% das empresas pesquisadas demitiram 16,4% da mão de obra, gerando uma redução de 11 mil postos de trabalho.

Em nota, o presidente da Abimaq, José Velloso, afirmou que praticamente todas as empresas informaram que pretendem promover demissões nos próximos meses. A estimativa é de que o número de demissões possa chegar a 15%, o que significaria, segundo ele, a perda de 50 mil postos de empregos diretos e mais de 150 mil indiretos.

Mais de 70% do universo pesquisado pela Abimaq é constituído por empresas exportadoras e, destas, mais de 50% registraram queda das exportações na ordem de 56,2%. Outra preocupação tem sido com o aumento dos preços de matérias-primas e materiais intermediários utilizados na produção. Somada a isso, tem o aspecto da interrupção da cadeia de suprimentos que, para além da queda de vendas, tem o potencial de inibir a atividade produtiva e o atendimento da carteira de pedidos.

Para as empresas questionadas na pesquisa, uma das medidas que poderia contribuir para a manutenção das atividades produtivas de máquinas e equipamentos seria a postergação do pagamento dos impostos.

Na análise de Luana essa é uma crise difícil de contornar. Isso porque, segundo ela, houve uma redução drástica da demanda nacional e também em todo o mundo. A redução global ainda dificulta a importação de insumos necessários para a produção doméstica. De acordo com ela, as medidas de estímulo fiscal e monetário têm como objetivo amenizar os efeitos negativos da crise, porém, a recessão é inevitável.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/05/2020

PROJETO DE NOVO NAVIO DE APOIO ANTÁRTICO SEGUE EM CONSULTA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 10/05/2020 - 17:17

Há pouco mais de um ano, a Marinha lançou uma sondagem no mercado sobre a possibilidade de construção de um navio de apoio Antártico (NApAnt). A força naval afirmou que o projeto NApAnt segue na fase de consulta de informações junto ao mercado, por intermédio do processo de solicitação de informações (RFI — Request For Information). A Diretoria de Gestão de Programas da Marinha (DGePM) informou que recebeu contribuições de empresas interessadas, nacionais e

estrangeiras, do setor naval que atenderam à chamada pública em fevereiro de 2019. O processo para aquisição do NApAnt prevê a substituição do navio de apoio oceanográfico (NApOc) Ary Rongel.

https://cdn-statics.portosenavios.com.br/images/200508-navios-antartica-divulgacao-marinha.jpg

Navio de apoio oceanográfico Ary Rongel (F44) e Navio polar Almirante Maximiano (F41) - Divulgação MB

A RFI teve como objetivo buscar dados preliminares sobre projetos técnicos existentes de navios polares, sobretudo aspectos tecnológicos e operativos. Fornecedores ouvidos pela Portos e Navios afirmam que ainda existem poucas informações a respeito do projeto e das próximas fases. Procurada, a Marinha não informou nem prazos, nem detalhes de como será a etapa sequência desse projeto. A força naval reiterou a intenção de que a construção do navio ocorra no Brasil. Uma das exigências estabelecida no edital foi que os interessados comprovem que possuem capacidade e experiência, nos últimos 10 anos, em construção de navios destinados à operação nos ambientes polares. O modelo orçamentário e financeiro do negócio, estruturado para essa contratação conta com a participação da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), a qual foi capitalizada para conduzir tal processo.

O gerente do projeto NApAnt na coordenadoria-geral de programas estratégicos da Marinha, Archimedes Francisco Delgado, explicou que a participação da Emgepron é limitada nas atuais fases de especificações técnicas do navio e de seleção do fornecedor. “Apenas depois que a DGePM selecionar o fornecedor e encaminhar para Emgepron os termos gerais da proposta selecionada é que passaremos a assumir o projeto e iniciar as negociações contratuais, visando à obtenção das melhores condições comerciais e os menores riscos possíveis para, em seguida, exercermos a fiscalização e acompanhamento da obra”, adiantou o comandante Delgado.

O projeto para construção do NApAnt prevê a aquisição dos equipamentos e sistemas científicos, dos planos de gestão do ciclo de vida, do apoio logístico integrado e da manutenção para apoiar logisticamente o Programa Antártico Brasileiro (Proantar), contribuindo para segurança da navegação na região Antártica por meio da realização de levantamentos hidrográficos. De acordo com a Marinha, a aquisição desse navio possibilitará a continuidade e o incremento das atividades de apoio logístico que ela realiza na Antártica, com mais capacidade e confiabilidade para os trabalhos brasileiros no continente Antártico.

Além do NApOc Ary Rongel, a Marinha hoje apoia logisticamente o Proantar com o navio polar (NPo) Almirante Maximiano. Em janeiro de 2016, o Estado-Maior da Armada aprovou o Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos (Prohidro), inserido no programa de construção do núcleo do poder naval, que contempla em uma de suas fases a obtenção de navio com capacidade de operar em águas polares com a presença de gelo para substituir o NApOc Ary Rongel, construído em 1981.

A Marinha destaca que o novo NApAnt busca modernidade em termos logísticos de capacidade ampliada e com redução de tripulação, o que favorece o embarque de pesquisadores. O navio, com viés logístico e de pesquisas, terá capacidade de transportar helicópteros em ambiente protegido — característica que o Ary Rongel não detém — e terá autonomia adequada para sua finalidade. A força naval diz que haverá o aprimoramento das necessidades ambientais nessa embarcações, além de melhorias das telecomunicações e capacidade superior em termos de resistência em enfrentamento ao mar.

Em janeiro, o comandante da Marinha, almirante de esquadra Ilques Barbosa Junior, disse em coletiva ao site Defesa Aérea & Naval, que o NApAnt será um navio mais moderno do que o Ary Rongel, na medida em que terá capacidade logística e poderá incorporar tecnologias que favoreçam a pesquisa. Quando entrar em operação, o NApAnt se somará ao navio Almirante Maximiano que tem essa missão como prioritária.

Na ocasião, o almirante Ilques disse que ainda não é possível dizer quanto o projeto custará, apesar do orçamento de R$ 750 milhões estabelecido no Ministério da Defesa. Segundo o comandante da Marinha, a força naval vai trabalhar em cima das propostas com os menores valores possíveis a serem apresentadas nas sondagens (RFI e request for propose — RFP). Ele frisou que haverá esforços para que esse valor mencionado seja menor. "A perspectiva é que será construído no Brasil, o que vai ajudar a construção naval, com geração de empregos diretos e indiretos", disse à época o comandante da Marinha.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/05/2020