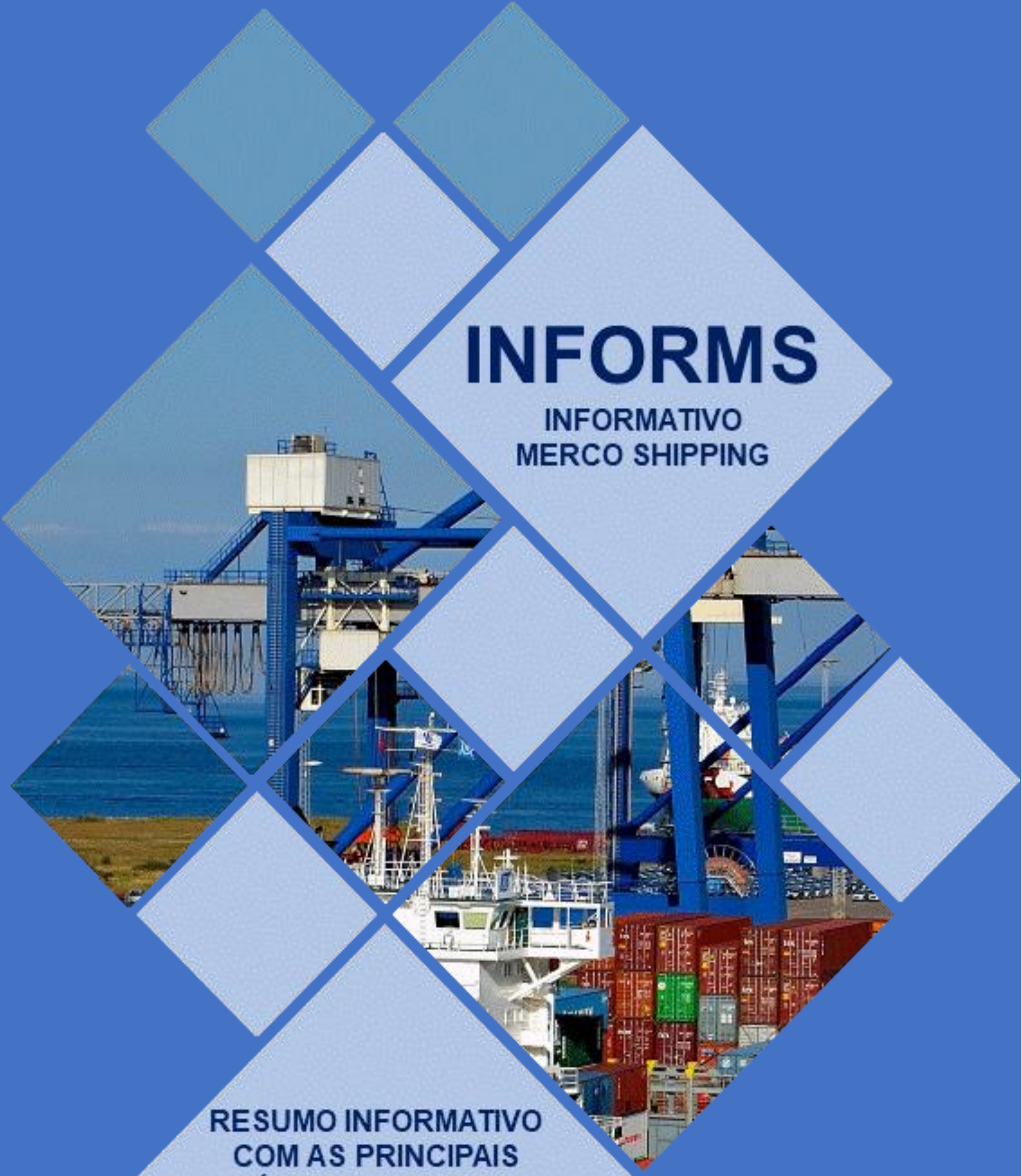
INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING



RESUMO INFORMATIVO COM AS PRINCIPAIS NOTÍCIAS DOS SETORES PORTUÁRIO E DE NAVEGAÇÃO

Edição 157/2022
Data: 05/12/2022

ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP)....4

APÓS RECEBER NAVIOS DE 347 METROS, SANTOS SE CONSOLIDA COMO ROTA DE CARGUEIROS 'GIGANTES' 4
DE OLHO NO FUTURO, TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DE SANTOS CELEBRA 24 ANOS 5
'MARACANÃ' VAI REFORÇAR A PATRULHA NAVAL ATÉ O INÍCIO DO ANO NO PORTO DE SANTOS 6

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS....8

AVISO DE PAUTA - ESTUDO APRESENTA RISCOS CLIMÁTICOS E MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO PARA OS PORTOS DE ARATU (BA), RIO GRANDE (RS) E SANTOS (SP) 8

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF....8

COMISSÃO DO STF QUE TRATA DA INCIDÊNCIA DE ICMS SOBRE PRODUTOS E SERVIÇOS ESSENCIAIS REALIZA ÚLTIMA AUDIÊNCIA 8

PORTAL PORTO GENTE....10

PCD NO MERCADO DE TRABALHO: ENTRE LEIS E URGÊNCIA DE INCLUSÃO 10
APM TERMINALS RECEBE PREMIAÇÃO NACIONAL DE SEGURANÇA 11
PORTO DE SANTOS COM FORÇA POLÍTICA NO CONGRESSO 12

BE NEWS – BRASIL EXPORT....13

EDITORIAL – PARCERIA LUSO-BRASILEIRA 13
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR 13
NACIONAL - HUB – CURTAS....14
Ferrovia paulista 1 .... *14*
Ferrovia paulista 2 .... *14*
Impostos 1 .... *14*
Impostos 2 .... *15*
REGIÃO NORDESTE - EM DEZ MESES, OPERAÇÕES DA VLI NO MARANHÃO SUPERAM CONSOLIDADO DE 2021 15
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO RECIFE QUER TRAZER MAIS CRUZEIROS NESTA TEMPORADA....16
REGIÃO NORDESTE - TCU AUTORIZA PROSSEGUIMENTO DO PROCESSO DE CONCESSÃO DE TERMINAIS DO PORTO DE MACEIÓ....17
REGIÃO NORDESTE - ZPE CEARÁ RECEBE OUTRAS ZPES DO BRASIL PARA FORTALECER REGIME....18
PORTUGAL - EMPRESA CANADENSE QUER IMPLANTAR USINA DE HIDROGÊNIO VERDE EM SINES....19

DIÁRIO DO LITORAL – SP....20

WILSON SONS, HIDROVIAS DO BRASIL E SANTOS BRASIL REALIZAM EVENTO INÉDITO 20

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP....21

NAVIOS DE CRUZEIRO VIRAM HOTÉIS FLUTUANTES PARA VISITANTES DO CATAR DURANTE COPA 21
PRORROGADA A AUTORIDADE PÚBLICA MUNICIPAL NO PORTO DE ITAJAÍ 22
PORTO DO ITAQUI RECEBE TROFÉU PRÊMIO DE EXCELÊNCIA DA INDÚSTRIA PORTUÁRIA 2022....23
SUPERINTENDÊNCIA JURÍDICA DA DOCAS DO RIO É PREMIADA COM CERTIFICADO DE INOVAÇÃO 23
PRÁTICOS SE REÚNEM NO 44º ENCONTRO NACIONAL DE PRATICAGEM....24

JORNAL O GLOBO – RJ....27

'PEC DA TRANSIÇÃO' DEVE TER BOLSA FAMÍLIA FORA DO TETO POR DOIS ANOS, DIZ RELATOR DO ORÇAMENTO 27
PETROBRAS E TRANSIÇÃO DISCUTEM POLÍTICAS DE PREÇOS E ABASTECIMENTO 28
'PEC DA TRANSIÇÃO' TEM VOTOS PARA SER APROVADA NO SENADO, MAS DESIDRATADA....29

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP....31

PRESTADORES DE SERVIÇO AGORA PODEM EMITIR NOTA FISCAL POR APLICATIVO DA RECEITA....31
BRASILEIROS DEMANDAM MAIS SERVIÇOS DE PROTEÇÃO DE DADOS, APONTA RELATÓRIO FOCADO NA AMÉRICA LATINA 32
EMBRAER APOSTA EM HIDROGÊNIO E MODELOS HÍBRIDOS PARA REDUZIR EMISSÕES DE AERONAVES 33
O QUE OS BANCOS ESPERAM QUE LULA FAÇA O MAIS RÁPIDO POSSÍVEL 34
VIAGEM INTERNACIONAL: LIMITE DE MOEDA EM ESPÉCIE PASSARÁ DE R$ 10 MIL PARA US$ 10 MIL 35

VALOR ECONÔMICO (SP)....36

PAÍSES AMPLIAM RESTRIÇÕES A EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS 36
PARTICIPAÇÃO DA CHINA NA IMPORTAÇÃO BRASILEIRA DE ADUBOS FOSFATADOS CAI PELA METADE....37
RÚSSIA DEFINE ALÍQUOTA PARA TAXAR EXPORTAÇÕES DE ADUBOS 38

COMERC E CASA DOS VENTOS ASSINAM PRÉ-CONTRATO COM COMPLEXO DO PECÉM PARA HUB DE HIDROGÊNIO VERDE .39
RESTRIÇÕES À EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DA RÚSSIA COLOCAM FOCO NA DEMANDAS DE CHINA E ÍNDIA.....40
ANAC ALERTA GOVERNO ELEITO SOBRE RELICITAÇÃO DE AEROPORTOS 42
CÚPULA DA PF CORRE PARA OCUPAR CARGOS NO EXTERIOR AINDA SOB A CANETA DE BOLSONARO.....43
MULTILOG FAZ MAIS UMA AQUISIÇÃO E ANTECIPA MARCA DO BILHÃO.....45
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....46
CASCO DO ANTIGO PORTA-AVIÕES TROCA DE REBOCADOR, MAS SEGUE SEM PODER ATRACAR 46
FROTA DE PORTA-CONTÊINERES INATIVOS CRESCE LENTAMENTE NA SEGUNDA QUINZENA DE NOVEMBRO 47
PORTO DE ITAJAÍ PERMANECERÁ MUNICIPAL POR DOIS ANOS.....47
PORTO DO ITAQUI SUPERA MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE 2021.....48
PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS ATINGE 4,180 MILHÕE DE BARRIS EM NOVEMBRO 49
MULTILOG ADQUIRE A APOIO LOGÍSTICA E SERVIÇOS.....50
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....50
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 51

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

APÓS RECEBER NAVIOS DE 347 METROS, SANTOS SE CONSOLIDA COMO ROTA DE CARGUEIROS 'GIGANTES'

Estudos indicam viabilidade para embarcações de 366 metros
Por: Fernanda Balbino

A homologação para navios maiores, de 340 metros a até 366 metros, é considerada para calados de até 14,2 metros, mesmo na maré alta Foto: Matheus Tagé/AT

O Porto de Santos tem recebido gigantes. Além dos grandes navios com quase 350 metros de comprimento que atracaram no cais santista nas últimas semanas, embarcações com grande capacidade de transporte têm tido o complexo marítimo como rota. É o caso de um cargueiro que pode levar quase 14 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

No mês de outubro, a Brasil Terminal Portuário (BTP), que fica na Alemoa, recebeu o navio Rio de Janeiro Express, do armador Hapag-Lloyd. Trata-se de uma embarcação de 335 metros de comprimento, mas o seu grande diferencial é a capacidade, que é de 13.278 TEU, ou seja, 3 mil TEU a mais em capacidade do que os outros gigantes de 347 metros que passaram pelo porto nos últimos dias. "Na BTP, essas escalas têm sido esporádicas, mas a tendência aponta para uma mudança no perfil das embarcações, como nesse exemplo do navio da Hapag-Lloyd que entrou na rotação do serviço da Ásia – joint entre a MSC e a ONE – com escalas que serão periódicas", destaca o diretor de Operações da BTP, Ricardo Trotti.

O executivo observa, ainda, que considerando o comprimento os maiores cargueiros que atracaram no terminal foram o Seaspan Beacon, o Seaspan Beauty e o Seaspan Bellwether, do armador ONE, com 337 metros. "O Rio de Janeiro Express, que é o maior navio em capacidade já recebido pela BTP até agora, voltará ao terminal ainda nesta semana".

Procurada, a Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos, destaca que "a decisão sobre o tamanho dos navios nas escalas é das empresas marítimas".

Até agora, os maiores navios que navegaram no Porto de Santos têm 347 metros de comprimento. Porém, a Praticagem de São Paulo e a Universidade de São Paulo (USP) comprovaram a viabilidade de operação de navios de até 366 metros no cais santista.

Mas, para isso, é necessária uma alteração no calado operacional. Segundo a SPA, hoje, o limite de calado que as embarcações devem ter para trafegar no Porto de Santos (distância vertical entre o fundo da quilha e a linha de água do navio), para o trecho da entrada da Barra até o terminal da BTP, é de 13,5 metros ou 14,5 metros em períodos de alta da maré. Da Alemoa ao final do Porto, de 12,7 metros e 13,7 metros, respectivamente.

Ocorre que a homologação para navios maiores, de 340 metros a até 366 metros, é considerada para calados de até 14,2 metros, mesmo na maré alta, conforme simulações feitas em 2016. Agora, o objetivo é possibilitar o alcance do calado operacional de 14,5 metros na preamar, atualmente o máximo permitido no canal para navios de até 340 metros. "Sobre o aumento de calado autorizado para navios acima de 340 metros de comprimento, os relatórios referentes à simulação seguem em produção", destaca a SPA.

Em nota, a DP World Santos, que fica na Margem Esquerda, na Área Continental, vê com bons olhos a chegada desses grandes navios para assegurar o protagonismo de Santos como maior porto da América Latina, bem como um hub concentrador de cargas. “O terminal conta hoje com calado operacional de 16 metros de profundidade e, portanto, tem plena capacidade de receber essa nova frota de navios de 366 metros”.

Necessidade de obras
Com o aumento da demanda e a vinda cada vez mais frequente de navios de grande porte, fica ainda mais evidente a necessidade de obras de infraestrutura no canal de navegação do Porto de Santos.

Para os terminais do cais santista, os investimentos se mostram fundamentais para permitir que o complexo receba essas embarcações.

Para o diretor de Operações da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Trotti, o que falta para que Santos se estabeleça na rota dos grandes porta-contêineres são água e infraestrutura. “É fundamental o aumento do calado operacional junto à manutenção das profundidades, para permitir escalas periódicas dos grandes navios. E para efeito de melhor planejamento e celeridade de dragagem e melhores condições de manobrabilidade dos navios gigantes, é preciso gestão privada do canal de navegação do Porto de Santos”.

Trotti ainda aponta que, além dos investimentos públicos, também são necessários investimentos privados. “Leva-se em conta também a necessidade de investir na ampliação da capacidade instalada nos terminais para garantir aos armadores a alocação dessas novas embarcações nos trades que venham escalar o Porto de Santos. A expectativa é de que muito em breve, se não houver crescimento na capacidade operacional, teremos problemas sérios em absorver a demanda do mercado”.

Já a DP World Santos reitera que a dragagem do canal de acesso é fundamental para permitir um maior calado e o melhor aproveitamento da capacidade dessas embarcações.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 05/12/2022

DE OLHO NO FUTURO, TERMINAL DE PASSAGEIROS DO PORTO DE SANTOS CELEBRA 24 ANOS

Concais planeja expansão e mudanças para 2023
Por: Fernanda Balbino

O Concais é o maior terminal de passageiros da América Latina Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, chegou aos 24 anos somando embarques e desembarques de quase 12 milhões de turistas. De olho no futuro, a possível transferência da instalação para os armazéns do Valongo e a extensão do cais para navios de cruzeiro estão entre as expectativas para 2023.

A primeira embarcação de passageiros atendida pelo Concais foi o Costa Marina, no cais do armazém 23, vizinho ao terminal de passageiros. Mas o primeiro transatlântico a atracar no armazém 25, arrendado pela instalação, foi o português Funchal, em 2 de dezembro de 1998.

Nesta época, segundo a diretora de Operações do Concais, Sueli Martinez, o mínimo de movimentação exigida pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), atual Santos Port Authority (SPA), era de 5 mil passageiros. E, já na primeira temporada, 95 mil turistas passaram pelo cais santista.

“O terminal estimulou a vinda dos navios. Em 1998 começamos, em 2010 já veio o navio com 2 mil passageiros, o Splendour of the Seas. Começaram a vir os navios maiores e isso só cresce, graças a Deus”, destaca a executiva.

No recorde de atracações, o Concais recebeu nove transatlânticos em um único dia. Porém, eram embarcações menores com, no máximo, 2 mil passageiros. “Hoje, com apenas três navios recebemos as mesmas pessoas em um dia”, destaca Sueli.

Nesta época, segundo ela, ainda havia berços disponíveis para navios de passageiros. Atualmente, são apenas três pontos de atracação reservados para os transatlânticos no cais santista. “A carga cresceu e foram tirando berços de passageiros”.

Expectativas
Hoje, o Concais é o maior terminal de passageiros da América Latina, com 41,9 mil metros quadrados. O arrendamento, renovado em 2018, vence apenas em 2038. E os planos incluem a transferência da instalação para o Valongo.

Por conta da renovação do contrato, o terminal tem a obrigação de investir cerca de R$ 350 milhões na operação de cruzeiros no Porto de Santos. Porém, o Concais planeja aumentar o montante para R$ 500 milhões, caso seja aprovada a mudança do terminal para a região entre os armazéns 1 ao 4.

Para essa transferência, segundo um estudo de viabilidade, é necessário R$ 1,7 bilhão. A diferença entre esse valor e o aporte do Concais deve sair dos cofres do Governo Federal.

“Nós temos a expectativa de transferência para o Valongo, mas está tudo meio parado. Também temos a expectativa, independentemente disso, que se faça a extensão do cais do 25, porque já era do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) 2014, estava dentro do orçamento do Governo Federal”, destaca Sueli.

A executiva se refere a uma obra, já prevista pelo Governo Federal, capaz de estender de 300 metros para 350 metros o cais do armazém 25, em frente ao terminal. Hoje, navios precisam atracar em outros pontos, como o cais de Outeirinhos, e os passageiros são transportados de ônibus até o embarque.

O Concais ainda espera que não seja feita a licitação do STS53, com foco na operação de fertilizantes na região de Outeirinhos, antes da mudança de área para o Valongo. O temor é de que as operações de granéis prejudiquem o acesso de passageiros e a atracação de navios de cruzeiros.

“E também as interferências que estão acontecendo no cais de Outeirinhos com a colocação de equipamentos de grãos. Esses desafios dependem da Autoridade Portuária e é importante que haja sensibilidade das autoridades para que o segmento de cruzeiros marítimos tenha continuidade no Porto de Santos”, afirma a diretora de Operações.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 04/12/2022

'MARACANÃ' VAI REFORÇAR A PATRULHA NAVAL ATÉ O INÍCIO DO ANO NO PORTO DE SANTOS

Com cerca de 500 toneladas, navio é maior do que as embarcações que atendem a região

Por: Júnior Batista

Marinha e outras autoridades inauguraram nesta quinta (1º) estátua do almirante Joaquim Marques Lisboa Foto: Matheus Tagé/AT

Até janeiro, o Litoral Paulista vai receber um novo navio de patrulha naval: o Maracanã, maior do que os que atuam em nossa região, com cerca de 500 toneladas – as embarcações de patrulha naval, atualmente, têm entre 200 e 220 toneladas. Esses navios, dependendo de suas dimensões, atuam como lanchas de fiscalização, escolta e na defesa do Porto de Santos.

Essa patrulha também é importante em ações conjuntas que podem ajudar a coibir o tráfico internacional de drogas por vias marítimas. Segundo o capitão da Marinha, almirante Almir Garnier Santos, a ideia é que mais navios como esses possam trafegar no litoral e ainda mais em Santos. “Estamos com esforço grande para melhorar as ações de atendimento aos cidadãos e é nossa ideia ampliar a nossa capacidade por aqui, obviamente pela riqueza que trafega em Santos”, explica ele.

O Maracanã, recentemente construído pela Marinha, possui um canhão de 40 milímetros e duas metralhadoras de 20 milímetros. Segundo o comandante do Oitavo Distrito Naval, Guilherme da Silva Costa, possui capacidade de operar em todo o litoral paulista e paranaense. A tripulação é de 35 a 40 marinheiros.

Homenagem
O comandante maior da Marinha, além de outras autoridades, estivera na Praia do Embaré, em Santos, ontem, onde foi construída estátua em homenagem ao almirante Joaquim Marques Lisboa, marquês de Tamandaré, patrono da Marinha. Ele ingressou na corporação com 15 anos, participou ativamente da formação do Brasil no período após a independência, destacando-se por feitos “notáveis”, diz o capitão da Marinha.

“O almirante Tamandaré é um desses heróis que marcaram o Brasil. E mostra como a Marinha teve papel fundamental na consolidação da nação brasileira. Mesmo sendo filho de portugueses, criou tal feição pelo Brasil que o defendeu. Foi um homem generoso, que nunca deixou de agradecer ao País, que demonstrou sua gratidão à princesa Isabel por ter assinado a Lei Áurea. E ainda assim nunca deixou de ser um homem simples”.

Temporada
O capitão dos Portos, Robledo de Lemos Costa e Sá, também esteve no evento e afirmou que os serviços da Marinha estão sendo aperfeiçoados para o verão.

“Já estamos com a nossa emissão de carteira digital para arrais amador, moto aquática. Estamos implementando agora o início da Operação Verão, na qual a Marinha concentra uma série de atividades de salvaguarda à vida humana em prol das pessoas no período de férias”, explica.

Segundo ele, esse é o período de maior concentração de esforços para a corporação. “É quando as atividades náuticas se valem do mar e dessas belezas que o Litoral Paulista tem. E a reboque disso, vem toda uma precaução para segurança dos banhistas e daqueles que desfrutam desse esporte marítimo e náutico”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 05/12/2022

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AVISO DE PAUTA - ESTUDO APRESENTA RISCOS CLIMÁTICOS E MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO PARA OS PORTOS DE ARATU (BA), RIO GRANDE (RS) E SANTOS (SP)

Estudo detalha as ameaças climáticas de maior probabilidade de ocorrência entre o período de 2021 a 2060. Levantamento priorizou a avaliação das ameaças de ventos, chuvas e inundações

Brasília, 2/12/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulga, na terça-feira (6), às 10h, na Sede da Agência, em Brasília (DF), a segunda fase do estudo pioneiro sobre os “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos”. O novo levantamento apresenta os riscos climáticos e as medidas de adaptação para os portos de Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS).

O evento contará com a presença de autoridades da ANTAQ, Ministério da Infraestrutura e dos três portos públicos. O trabalho é uma parceria entre a ANTAQ e a Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável por meio da Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

Coletiva
Haverá uma entrevista coletiva depois da apresentação. Os jornalistas poderão participar presencialmente ou de forma online pela plataforma MS Teams.

Serviço
Apresentação do “Levantamento de Risco Climático e medidas de adaptação para Infraestruturas Portuárias – Santos, Aratu e Rio Grande”

Data: 06/12/2022
Horário: 10h
Local: Auditório da ANTAQ
Endereço: SEPN Quadra 514 Conjunto E Edifício ANTAQ, Asa Norte, Brasília - DF
Mais informações: imprensa@antaq.gov.br
Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 05/12/2022

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

COMISSÃO DO STF QUE TRATA DA INCIDÊNCIA DE ICMS SOBRE PRODUTOS E SERVIÇOS ESSENCIAIS REALIZA ÚLTIMA AUDIÊNCIA

Reunião desta sexta-feira (2/12) contou com a participação do secretário especial-adjunto do Tesouro e Orçamento, Julio Alexandre da Silva, e da subprocuradora-geral da Fazenda Nacional, Anelize Lenzi

A Comissão Especial de Conciliação do Supremo Tribunal Federal (STF) criada em junho pelo ministro Gilmar Mendes para discutir as novas legislações que restringem o Imposto sobre

Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) incidente sobre combustíveis, energia elétrica, comunicações e transporte coletivo realizou sua última audiência nesta sexta-feira (2/12). Na reunião que marcou o encerramento das atividades da comissão, formada por representantes dos entes federativos, os representantes dos estados e da União avançaram em pontos importantes na busca de entendimento.

O secretário especial-adjunto do Tesouro e Orçamento, Julio Alexandre Menezes da Silva, e a subprocuradora-geral da Fazenda Nacional, Anelize Lenzi Ruas de Almeida, participaram da audiência, na qual os estados, embora não tenham conseguido negociar a compensação das perdas arrecadatórias – o que levou à criação de um novo grupo de trabalho para tratar do tema – chegaram a um consenso de que deverão estabelecer incidência uniforme e monofásica para os combustíveis, menos gasolina.

Conflito federativo

"A Comissão de Conciliação da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 984 foi um excelente palco para discussão de questões jurídicas e econômicas referentes à aplicação das Leis Complementares 192 e 194, especificamente no que tange ao ICMS sobre bens considerados essenciais, como combustíveis e energia elétrica", afirmou a subprocuradora-geral Anelize Lenzi. Segundo ela, depois de vários meses de debate com os representantes dos estados, mediado pelo STF, houve avanços em pontos relevantes na solução de um "conflito federativo que é caro tanto para a União quanto para os estados".

A subprocuradora-geral salientou que, apesar de a equipe da União entender e ter defendido a constitucionalidade das leis complementares, no âmbito de um acordo homologado pelo STF, foi possível convergir em pontos como a devolução ao Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) da competência para fixação das alíquotas dos combustíveis.

Revisão de critérios de apuração

O secretário Julio Alexandre se manifestou, durante a audiência, sobre pontos como o art. 3º da Lei Complementar 194/22, que determina a aplicação de alíquotas de ICMS pelo piso (17% ou 18%) para produtos e serviços essenciais quando houver incidência sobre bens e serviços relacionados a combustíveis, gás natural, energia elétrica, comunicações e transporte coletivo.

"Os representantes da União concordam que há margem para revisar os critérios de apuração da perda de arrecadação com o ICMS estabelecidos na Portaria ME nº 7.889/22 para alterar a base de comparação anual da perda para base mensal, de modo que o gatilho de 5% seja aplicado somente na comparação isolada entre os meses de 2021 e 2022", propôs o secretário.

Julio Alexandre relata que ocorreu também o reconhecimento da possibilidade de que a União compense a perda de arrecadação mediante entrega de valores aos estados, caso o acordo homologado no STF reconheça a presença dos requisitos necessários para a abertura de crédito extraordinário, de modo que as quantias necessárias ao pagamento sejam incluídas em lei orçamentária e submetidas ao regime fiscal aplicável.

"Além disso, tendo em vista o fim do prazo da comissão especial instituída nos autos da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 984 e da Ação Direta de Inconstitucionalidade(ADI) 7164, os representantes da União entendem como necessário que a discussão relativa às ações cíveis originárias que pedem a compensação do art. 3º da LC 194/22 seja continuada em comissão instituída com essa finalidade específica, com prazo determinado, no qual deve ser concluído o debate a respeito das contas estaduais, dos critérios de apuração da perda de arrecadação e da forma de pagamento, contribuindo para as discussões de uma ampla Reforma Tributária com fortalecimento do Pacto Federativo", pontuou o secretário especial-adjunto do Tesouro e Orçamento.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 05/12/2022

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PCD NO MERCADO DE TRABALHO: ENTRE LEIS E URGÊNCIA DE INCLUSÃO

Redação Portogente

Inserção de pessoas com deficiência nas empresas brasileiras é compromisso que demanda ações permanentes do CORHALE, comitê de apoio legislativo da ABRH-SP

Em 1992, quando instituiu em 3 de dezembro o Dia Internacional das Pessoas com Deficiência, a Organização das Nações Unidas (ONU) buscou ampliar a acessibilidade e a inclusão de um grupo formado por mais de um bilhão de cidadãos no mundo. No Brasil, de acordo com relatório recente do IBGE, são 17,2 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência, ou 8,4% da população. No entanto, ainda não existe um Cadastro Nacional de Pessoas com Deficiência a indicar quantos estão em condições de absorção no mercado de trabalho, separadamente por regiões. De acordo com Janine Goulart, vice-presidente da Associação Brasileira de Recursos Humanos Seccional São Paulo (ABRH-SP), muitas empresas têm se empenhado em ações relacionadas à diversidade, equidade e inclusão, mas ainda são poucas as que investem em iniciativas para pessoa com deficiência (PcD).

"É necessário compreender a importância da inserção na pauta das companhias. Não há dúvida do quanto as ações voltadas aos PcDs contribuem para a valorização das pessoas e também para a empresa, que passa a ter acesso a mais talentos, criando times mais inovadores e criativos", afirma Janine.

No cenário nacional, a inserção de pessoas com deficiência no mercado de trabalho é um compromisso que demanda esforços permanentes por parte das organizações, observa Carlos Silva, coordenador do Comitê de RH de Apoio Legislativo (CORHALE) da ABRH-SP.

Neste sentido, a relevância da inclusão de PcD no mercado de trabalho tem mobilizando várias ações do CORHALE. Uma das iniciativas é o projeto Alternativas para o Cumprimento do artigo 93 da Lei nº 8.213/1991 (Lei de Cotas) e da Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). "Trata-se da criação de um Cadastro Nacional de Pessoas com Deficiência", destaca Carlos Silva. Na proposta já apresentada pelo Comitê da ABRH-SP ao Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, a perspectiva é cadastrar e disponibilizar aos empregadores qualificações, experiências profissionais, atividades laborais condizentes com a capacidade física de pessoas com deficiência, entre outras informações. "O cadastro também visa favorecer o atendimento por parte das empresas das cotas determinadas pela legislação", afirma Luiz Carlos Andrade, administrador de empresas e membro do CORHALE.

Os membros do CORHALE destacam a importância da agilidade e da transparência do Cadastro Nacional de Pessoas com Deficiência. "A intenção, justamente, é para que não haja barreiras entre o profissional interessado em obter um emprego e a empresa que procura o candidato para inclusão e o cumprimento da cota", afirma Andrade. "A proposta prevê que o empregador, no caso da admissão, informe a Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência", diz.

Se por um lado há a dificuldade da pessoa com deficiência em se colocar no mercado de trabalho, por outro existem desafios a serem vencidos pelas organizações. O advogado Wolnei Tadeu Ferreira, diretor jurídico da ABRH-Brasil e membro do CORHALE, avalia que há vários segmentos empresariais com dificuldades para atendimento das cotas previstas pela legislação.

“Como exemplo trazemos a área de segurança patrimonial e vigilância, em que o vigilante, para obter licença para trabalhar junto à Polícia Federal ou mesmo para se regularizar, não pode ter deficiência física”, diz Ferreira. Para o advogado, em muitas situações a intervenção efetiva do Estado é mais que necessária.

“Esta é uma questão bastante sensível a diversas categorias que, por força de lei, não podem contratar pessoas com deficiência, como também é o caso de motoristas, por exemplo. Infelizmente, calcular o percentual previsto em lei com base na totalidade dos empregados amplia a base de cálculo, afastando-se da proporcionalidade, que é o próprio escopo da lei”, diz a dra. Cristina Mattioli, desembargadora trabalhista aposentada, membro do CORHALE.

Em 2022, os membros do CORHALE realizaram vários encaminhamentos com foco em PcD. No mês de fevereiro, o Comitê se fez representar no Departamento de Gestão e Relações Interinstitucionais da Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos) para aprofundar conhecimentos sobre as ações governamentais para a inserção de PcD no mercado de trabalho.

No segundo encontro do ano, realizado em agosto com assessores da senadora Mara Gabrilli (PSDB-SP), os membros do Comitê expuseram ações para conhecer o número de PcDs em condições de ingresso no mercado de trabalho e também para avaliar se os percentuais previstos na Lei de Cotas são executáveis por parte dos empregadores.

O último encontro, em outubro, no Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, com a participação de representantes da Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho, o CORHALE acompanhou as tramitações para a implantação do Cadastro Nacional de Pessoas com Deficiência. Em nome do Comitê, foi apresentada a alternativa de criar na plataforma Trabalha Brasil (antigo SINE) um campo especial para publicação de vagas para pessoas com deficiência e cadastramento de PcDs para candidatarem aos cargos publicados. “A inclusão de vagas e currículos no sistema é uma via de mão dupla, permitindo maior sinergia entre empresas e PcD, além de contribuir com a comprovação de todos os meios utilizados pelos empregadores para o cumprimento das cotas estabelecidas na legislação vigente”, afirma Ricardo Albregard, coordenador da Subcomissão Propositiva do CORHALE.

Para Janine Goulart é fundamental que as companhias entendam quais são os recursos necessários para que o PcD realize seu trabalho de forma adequada e se sinta incluído com oportunidades de aprendizado, desenvolvimento e carreira. “Vale ressaltar ainda o quanto a empatia é crucial neste processo de inclusão”, diz.

“No Brasil, a inserção de pessoas com deficiência nas organizações é prioritária. Desta forma, a ABRH-SP segue acompanhando de perto as movimentações jurídicas que afetam a atividade laboral de PcDs e contribuindo com propostas que ampliem e viabilizem a inserção no mercado de trabalho”, finaliza o coordenador do CORHALE, Carlos Silva.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 05/12/2022

APM TERMINALS RECEBE PREMIAÇÃO NACIONAL DE SEGURANÇA

Redação Portogente

A APM Terminals Itajaí conquistou o Troféu Prata do Prêmio Proteção Brasil 2022, um dos maiores reconhecimentos nacionais na área. A premiação reconheceu o case Mares, programa de melhoria da cultura de segurança do Terminal, na categoria Comunicação de Segurança, como um dos melhores do país.

A cerimônia de premiação aconteceu no dia 11 e novembro, durante o encerramento da programação do 5º Congresso Brasileiro de Saúde e Segurança no Trabalho, em São Paulo. O

objetivo do prêmio é reconhecer as boas práticas em prol de melhores condições de trabalho nas empresas.

Para Aristides Russi Junior, Diretor Superintendente da APM Terminals Itajaí, a premiação reforça o compromisso com um dos principais valores da Companhia: "Temos como valor cuidar das nossas pessoas como nosso maior bem e, por isso, consideramos que a segurança é a nossa licença para operar. Foi com esse intuito que o Programa Mares foi desenvolvido e assim ele segue de forma permanente, buscando sempre melhorar", avalia Junior.

Um dos destaques que comprovam e eficiência do Programa Mares, além da melhoria da cultura de segurança do Terminal, foi a redução significativa de incidentes e melhoria dos indicadores de performance da área. Diogo Stupp, Gerente de HSSE do Terminal de Itajaí cita a evolução no tema: "Com o Mares trabalhamos em várias frentes como a melhoria de comunicação, do envolvimento da liderança, com treinamentos técnicos e comportamentais, e todas as ações, somadas ao compromisso da empresa e de cada colaborador, atingimos esse resultado", diz Diogo

As ações do Mares são desenvolvidas em diferentes formatos e objetivos, visando atingir todos os públicos do Terminal como colaboradores, trabalhadores portuários, terceiros, prestadores de serviço e clientes – como os caminhoneiros. Para auxiliar nas atividades e na disseminação dos conceitos de segurança foi criado um grupo de embaixadores, chamados Timoneiros. Daiane Fagundes Maeinchein, Coordenadora de Comunicação e Marketing, foi a idealizadora da criação do grupo e ressalta o papel fundamental que as pessoas representam no Programa: "A participação efetiva das equipes é o que gera engajamento e traz resultados, pois sem isso, qualquer projeto torna-se apenas um cartaz na parede. Acredito que o sucesso do Mares está fortemente ligado ao envolvimento dos times, em especial dos Timoneiros. E a eles agradecemos muito", completa.
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 05/12/2022

PORTO DE SANTOS COM FORÇA POLÍTICA NO CONGRESSO
Editor Portogente

O sucesso de um porto é ser ágil ao operar navios maiores das grandes rotas do comércio internacional.

Há muito o Porto de Santos se ressente de representação política à sua altura, no Congresso. Para o próximo mandato, foram eleitos três deputados federais que irão representá-lo e, mesmo de legendas distintas, estarão alinhados nas questões fundamentais, de interesse da comunidade portuária. Por isso é importante, também para o Brasil, que todos eles façam parte da comissão de portos, como voz política do principal complexo portuário do hemisfério sul.

Leia mais * Porto de Santos2050 pelos melhores caminhos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115123-porto-de-santos2050-pelos-melhores-caminhos

Na próxima semana, será anunciado o ministro da gestão Lula responsável pelo setor portuário. O governo que vai tomar posse é uma composição política que favorece a negociação. Os três deputados federais eleitos, da região do Porto de Santos, Alberto Mourão ((MDB), Paulo Alexandre

Barbosa (PSDB) e Rosana do Valle (PL) têm compromisso com a política portuária regional. Mais do que uma posição programática do governo PT de abortar a privatização do Porto de Santos, este programa, como Portogente anunciou, foi um insucesso em todos os portos que se tentou implantá-lo.

Confira em * Presidente e diretor da Codesp são presos pela PF; assista ao vídeo que deu início às investigações
https://portogente.com.br/radar-global/104466-presidente-e-diretor-da-codesp-sao-presos-pela-pf-assista-ao-video-que-deu-inicio-as-investigacoes

Esse crescimento político da região, na esfera federal, precisa ser sincronizado com a comunidade portuária. Sem o que, não será possível tirar o Porto de Santos da desordem que tem vivido, nos últimos seis anos. Toda uma diretoria da autoridade portuária sair algemada pela Polícia Federal. Mais recentemente, foi contratado o serviço de dragagem, em curso, com dragas da Van Oord, por R$ 100 milhões mais caro que a renovação possível do antigo contrato, com a DTA. Em desrespeito ao princípio constitucional da economicidade.

Leia mais * É bom esclarecer a dragagem do Porto de Santos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114705-e-bom-esclarecer-a-dragagem-do-porto-de-santos

Tomando como referência outros momentos da gestão petista dos portos, decerto o novo governo terá melhor resultado do que foram os últimos quatro anos. Entretanto, isto não é suficiente como horizonte de sucesso: o jogo precisa ser jogado, para atrair investimentos e conquistar competitividade. Todavia, por se tratar de uma frente de forças políticas, na qual a região do porto fica mais fortalecida em sua representação parlamentar, favorece na aprovação de projetos fundamentais para a reindustrialização do porto atual, para o futuro.

Leia mais * Telma de Souza fala sobre regionalização e ingerência política nos portos
https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/97706-telma-de-souza-fala-sobre-regionalizacao-e-ingerencia-politica-nos-portos

Um cenário em que a comunidade do porto deve ter um papel protagonista, norteado por um debate estruturado, como resposta aos principais problemas e tendo como meta a realidade portuária mundial projetada para 2050. Do jeito que está o complexo portuário de Santos não pode continuar, limitado a um presente virando passado. Sem construir o futuro de melhores oportunidades.

Leia também * Parlamentares querem regionalização do Porto de Santos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/105021-parlamentares-querem-regionalizacao-do-porto-de-santos
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 05/12/2022

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PARCERIA LUSO-BRASILEIRA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os portos portugueses buscam ampliar suas operações com cargas brasileiras há anos. Querem se tornar a porta de entrada das mercadorias da nação latino-americana na Europa, recebendo os valiosos itens do agronegócio, como soja, em grãos e farelo, carnes, açúcar e milho. Esse pleito foi reforçado durante a primeira edição do Portugal Export, seminário promovido pelo Brasil Export, principal fórum brasileiro de debates sobre infraestrutura de transportes e comércio exterior, nos dias 17 e 18 do mês passado nas cidades portuárias de Sines e Lisboa.

Desenvolvido para fomentar investimentos, a integração e as trocas comerciais entre os dois países, o Portugal Export reuniu autoridades e lideranças empresariais de ambas as nações. E esses participantes foram unânimes na defesa do aumento de importações e exportações entre Brasil e Portugal, como pode ser conferido no caderno especial ampliando a cobertura do evento, publicado pelo BE News em sua edição do último final de semana.

Em seu discurso na abertura do fórum, o presidente da Administração dos Portos de Sines e Algarve (APS) e da Associação dos Portos de Portugal (APP), José Luis Cacho, destacou a oportunidade para as empresas portuguesas e brasileiras intensificarem suas relações comerciais, especialmente no agronegócio, diante das novas demandas originadas com a guerra na Ucrânia. O conflito tem afetado duramente as exportações agrícolas desse país. Para Cacho, é a hora de o Brasil ampliar a presença de seu agronegócio na Europa, escoando sua produção pelos portos lusitanos. "É uma oportunidade grande para todas as entidades brasileiras e portuguesas olharmos para o agronegócio como um potencial de desenvolvimento em uma estratégia conjunta", destacou.

Para atingir esses objetivos, há desafios a serem superados. Participantes do Portugal Export destacaram a necessidade de uma maior sinergia entre empresários dos dois países e de uma melhor rede de transporte ligando a nação europeia ao resto do continente - muitos investimentos foram feitos e estão sendo realizados nesse sendo, especialmente no segmento ferroviário, com a implantação de novas linhas entre Portugal e Espanha, mas maiores ações se mostram necessárias, especialmente em relação aos acessos da Península Ibérica com a França.

Mas se existem dificuldades, há a vontade por parte das autoridades portuguesas e de seus empresários de vencê-las. Que as administrações portuárias, exportadores e importadores de ambas as nações ampliem sua integração, reduzam barreiras tarifárias, incentivem investimentos e superem essas questões, como busca o Portugal Export. Este é o caminho a seguir, uma jornada que garantirá resultados positivos para os dois países.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/12/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

FERROVIA PAULISTA 1

O governador eleito de São Paulo, o ex-ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos), quer ampliar a exploração do modal ferroviário no estado, tanto para a movimentação de cargas como para a de passageiros. Segundo ele, trata-se de uma opção de transporte que alavanca a atividade econômica e facilita a mobilidade da população. Seus planos para as ferrovias paulistas foram destacados durante palestra a empresários da Associação Comercial de São Paulo na última quinta-feira, na sede da entidade.

FERROVIA PAULISTA 2

Entre os projetos que devem ser implantados por Tarcísio está o do Trem Intercidades (TIC), tema de um acordo de cooperação firmado nas últimas semanas entre o Governo de São Paulo e o Ministério da Infraestrutura. Já há estudos iniciais para a exploração do TIC Eixo Norte, que ligará São Paulo a Campinas e poderá ser viabilizado a partir de uma parceria público privada. O empreendimento prevê a operação de três linhas: uma integrada ao sistema metro-ferroviário, ligando a estação Barra Funda, em São Paulo, à cidade de Francisco Morato; uma segunda indo de Francisco Morato a Campinas, com paradas em Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista, Jundiaí e Louveira; e uma terceira, expressa, indo da Barra Funda a Campinas, com uma escala em Jundiaí.

IMPOSTOS 1

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei nº 2.294/2022, que prevê a desoneração de tributos federais na venda, no mercado interno, e na

importação de veículos ferroviários e equipamentos usados na fabricação e manutenção destes. A decisão foi dada em sessão realizada na última quinta-feira. O texto propõe zerar as cobranças do PIS/Pasep, da Cofins e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre trens, vagões e peças e máquinas utilizados no modal.

IMPOSTOS 2

Autor do PL, o deputado federal Felício Laterça (PP-RJ) explica que o objetivo é dar condições para que a indústria local possa concorrer com fabricantes estrangeiros. “Em suas nações, essas empresas adquirem matéria-prima com benefícios fiscais, enquanto as brasileiras são pesadamente oneradas com a carga tributária”, afirmou. O texto, agora, segue em caráter conclusivo para as comissões de Finanças e Tributação e a de Constituição e Justiça e de Cidadania.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/12/2022

REGIÃO NORDESTE - EM DEZ MESES, OPERAÇÕES DA VLI NO MARANHÃO SUPERAM CONSOLIDADO DE 2021

No período, unidade teve acréscimo de 6% na movimentação de cargas
Por VANESSA PIMENTEL - vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação

Segundo a VLI, o crescimento da movimentação de cargas no TPSL foi impulsionado pelo alinhamento da equipe do terminal ao planejamento estratégico elaborado no início do ano

EM 2022 O TERMINAL MOVIMENTOU 4,7 MILHÕES DE TONELADAS, ACRÉSCIMO DE 6% EM RELAÇÃO AS 4,4 MILHÕES TRANSPORTADAS EM TODO O ANO DE 2021

O Terminal Portuário São Luís (TPSL), localizado no Porto do Itaqui (MA) e administrado pela VLI, superou, entre janeiro e outubro de 2022, o volume de cargas movimentado ao longo de todo o ano de 2021. Nos últimos 10 meses, o acumulado alcançou a marca de 4,7 milhões de toneladas, ultrapassando em 6% o total transportado no período de janeiro a dezembro de 2021, que foi de 4,4 milhões de toneladas.

Segundo a VLI, o crescimento da movimentação de cargas no TPSL foi impulsionado pelo alinhamento da equipe do terminal ao planejamento estratégico elaborado no início de 2022, com foco na maximização da utilização e da rentabilidade dos avos da companhia. A partir da realização do estudo multidisciplinar focado na experiência do cliente, que envolveu as equipes de operação, comercial e manutenção, foi possível otimizar a utilização dos recursos operacionais, aumentando a capacidade de trans porte, explicou a empresa.

"A produção do Arco Norte está crescendo e a VLI trabalha para apoiar os produtores da região com excelência operacional. Elaboramos uma estrutura focada no atendimento das necessidades do cliente e aumentamos a estabilidade da nossa operação", declarou o Diretor de Operações do Corredor Norte, Daniel Schaffazick.

Entre as cargas movimentadas no TPSL estão soja, milho, gusa, manganês e minério, que têm origem no Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia e Pará, e chegam ao terminal por meio da concessão da VLI do tramo norte da Ferrovia Norte Sul (FNS) e pela Estrada de Ferro Carajás (EFC), onde a companhia opera por direito de passagem.

As operações acontecem integralmente pelas ferrovias e são conectadas com os Terminais Integradores de Palmeirante (TIPA), Porto Franco (TIPF) e Porto Nacional (TIPN), também operados pela VLI.

Com localização geográfica estratégica em relação ao Hemisfério Norte e a proximidade com o Porto do Itaqui, o Terminal Portuário de São Luís torna-se um avo importante para exportação da produção brasileira destinada aos mercados da Europa e Estados Unidos.

“Para o cliente, isso se traduz em confiabilidade nos prazos de embarque e desembarque de cargas e, para a VLI, em mais eficiência na operação, o que contribuiu para o crescimento dos resultados”, analisa Daniel.

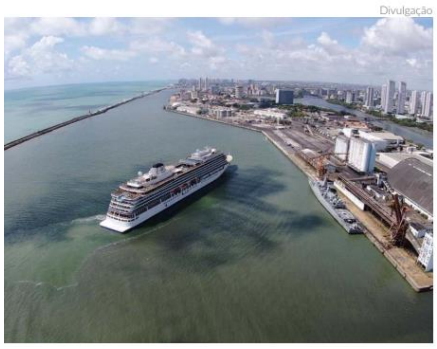
NÚMEROS
Com capacidade de armazenagem de 203 mil toneladas, o Terminal Portuário São Luís possui uma infraestrutura que viabiliza o escoamento ágil e seguro das cargas dos clientes, aponta a empresa.

A estrutura é composta por um píer de atracação com 280 metros de comprimento e profundidade de 18 metros, cinco silos e dois armazéns de estocagem de grãos, além de três pátios de ferro gusa e um pátio de estocagem de manganês.

A logística da VLI engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES).
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/12/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO RECIFE QUER TRAZER MAIS CRUZEIROS NESTA TEMPORADA

Reunião discutiu possibilidade de tornar o complexo um homeport
Por VANESSA PIMENTEL - vanessa@portalbenews.com.br



O diretor explicou que está em contato com toda a cadeia cruzeirista tentando tornar o Porto do Recife um homeport

TEMPORADA DE CRUZEIROS ATUAL JÁ É CONSIDERADA A MAIOR DA ÚLTIMA DÉCADA PARA O PORTO DE RECIFE

O diretor comercial e de operações do Porto do Recife (PE), Matheus Asfora, se reuniu com o presidente da CLIA (Cruise Lines International Association), Marcos Ferraz, na última quarta-feira (30), para discutir a possibilidade do atracadouro receber mais navios de cruzeiros nesta temporada. O encontro foi a bordo do navio Costa Favolosa.

O diretor explicou que está em contato com toda a cadeia cruzeirista tentando tornar o Porto do Recife um homeport, que é o porto em que a viagem começa e os passageiros embarcam no navio pela primeira vez.

“De acordo com o estudo da CLIA, um passageiro gasta em média U$ 345 em cidades que possuem homeport, então é esse investimento que que remos trazer para Pernambuco”, reforçou Asfora.

Esta primeira temporada de cruzeiros pós afrouxamento das restrições impostas pela pandemia já é considerada a maior da última década para o Porto de Recife, que tem previsão de receber 23 navios, com mais de 35 mil passageiros, incrementando cerca de R$ 2 milhões na receita do complexo portuário até o fim do período, em abril.

Em 2019, o último ano em que a temporada de cruzeiros aconteceu em sua plenitude, o impacto mundial total da cadeia de turismo de cruzeiro foi de U$ 154,5 bilhões.

Além do diretor, participaram da reunião René Hermann, presidente institucional da Costa Cruzeiros, Pamela Alves, Secretária de Turismo da Prefeitura, Ana Paula Vilaça, chefe do gabinete do Recentro, e Mustafá Dias, Secretário Executivo de Turismo da Prefeitura do Recife.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/12/2022

REGIÃO NORDESTE - TCU AUTORIZA PROSSEGUIMENTO DO PROCESSO DE CONCESSÃO DE TERMINAIS DO PORTO DE MACEIÓ

O acórdão aprovado pelo Plenário prevê ajustes no edital
Por VANESSA PIMENTEL - vanessa@portalbenews.com.br

Entre 2020 e 2021, o Porto de Maceió recebeu investimentos de cerca de R$ 86,8 milhões com os leilões dos terminais MAC 13 e MAC 10

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou a continuidade do processo de arrendamento de dois terminais de granéis líquidos (MAC11 e MAC11A) do Porto de Maceió (AL). Mas determinou ao Ministério da Infraestrutura que faça ajustes no edital de desestatização.

O cálculo do valor dos bens não reversíveis que deverão ser indenizados à atual arrendatária, por exemplo, deve ser reavaliado para incluir o número correto de anos de depreciação dos equipamentos. Neste sendo, a lista de avos do MAC11A foi avaliada em R$50,8 milhões, enquanto a do MAC11 foi quantificado em R$ 25,5 milhões. Segundo auditores do TCU, o método utilizado para atualizar os avos resultou em valores 13,62% maiores porque não foi considerada a depreciação dos últimos 4 anos, entre 2018 e 2022.

O Tribunal não detectou irregularidades ou impropriedades que desaconselham o pros- seguimento da concessão. Os terminais são administrados, atualmente, pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), subordinada ao Ministério.

PROJETO

O foco principal do terminal em questão está relacionado com a movimentação e armazenagem de combustíveis. Segundo o Plano Mestre do complexo, com data de 2017, os granéis líquidos representaram 55% do volume transportado na quele ano.

Também com dados de 2017, foram movimentadas cerca de 300 mil toneladas de derivados de petróleo no Porto de Maceió, sendo o diesel S-500 o principal produto operado.

Da mesma forma, o etanol tem grande impacto nas operações, sendo responsável pela movimentação de 220 mil toneladas, em especial para o desembarque de cabotagem. Já o petróleo cru, oriundo de poços onshore situados no estado de Alagoas, movimentou 163 mil toneladas (também dados de 2017), por meio de embarques de cabotagem.

Com o arrendamento, que será de 25 anos, esma-se 3.338 empregos gerados ao longo do contrato, entre diretos, indireto se efeito-renda.

INVESTIMENTOS

O Porto de Maceió, entre 2020 e 2021, recebeu investimentos de cerca de R$ 86,8 milhões com os leilões dos terminais MAC 13 e MAC 10, destinados a movimentar e armazenar granel vegetal, principalmente açúcar, e de carga líquida, respectivamente.

O primeiro avo a ser leiloado foi o MAC 10, em dezembro de 2020. O vencedor foi a empresa Timac Agroindústria e Comércio de Fertilizantes, com o lance de R$ 50 mil. A empresa é uma multinacional francesa que fabrica e comercializa fertilizantes de alta tecnologia. O investimento feito pela companhia em obras no porto é de R$12,7 milhões. O MAC10 é destinado à movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente ácido sulfúrico.

Já o leilão do MAC13 ocorreu em novembro do ano passado e teve a Empresa Alagoana de Terminais Ltda (EMPAT) como vencedora. O terminal foi arrendado por R$ 15 mil, com contrato de operação por 25 anos. O equipamento é destinado a movimentação e armazenamento de granel vegetal, principalmente de açúcar. Os investimentos na modernização da área são de R$57,8 milhões.

AlémdoMAC11eMAC11A, ainda estão em processo de arrendamento os terminais MAC 12 e MAC 14.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/12/2022

REGIÃO NORDESTE - ZPE CEARÁ RECEBE OUTRAS ZPES DO BRASIL PARA FORTALECER REGIME

Pioneira no país recebeu representantes que vieram conhecer a infraestrutura da Free Trade Zone cearense
Por VANESSA PIMENTEL - vanessa@portalbenews.com.br

Sete ZPEs brasileiras estiveram representadas no encontro, incluindo executivos dos estados do Maranhão, Pará, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Roraima e Santa Catarina

A Zona de Processamento de Exportação do Ceará (ZPE), a primeira a entrar em operação no Brasil e referência para o setor, recebeu representantes de outras ZPEs brasileiras no dia 23 do mês passado. O encontro serviu para mostrar aos visitantes toda a infraestrutura da Free Trade Zone cearense, que faz parte do Complexo do Pecém (CIPPC/A).

Ao todo, sete ZPEs brasileiras estiveram representadas no encontro, incluindo executivos dos estados do Maranhão, Pará, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Roraima e Santa Catarina.

Eles conheceram a estrutura integrada do Porto do Pecém e da ZPE Ceará, visitaram a Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP) e discutiram o fortalecimento do regime com a diretoria da ZPE Ceará, representada pelo presidente Eduardo Neves, pela diretora de operações, Andréa Freitas, e pelo diretor de governança, Roberto de Castro.

Além de representantes de outras ZPEs brasileiras, o encontro contou com representantes de entidades ligadas ao regime no país, como o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), a Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação (Abrazpe) e a Receita Federal do Brasil (RFB).

"É uma grande satisfação receber outras ZPEs aqui, no Ceará, e poder discutir assuntos inerentes ao regime, à legislação e ao que podemos melhorar no Brasil para que possamos avançar juntos. Foi um dia de muito trabalho, de grande networking e acredito que foi, também, um divisor de águas para o entrosamento dessas ZPEs no futuro. Queremos que o país compreenda ainda mais esse grande instrumento de desenvolvimento econômico que possui", declarou Eduardo Neves.

Para a coordenadora de comércio exterior da secretaria-executiva do CZPE, Ana Carolina Meneghe, a iniciava de reunir representantes de ZPEs brasileiras traz benefícios para todo o regime nacional e estimula o desenvolvimento dessas áreas em outras regiões do Brasil.

"Para nós, de Brasília, é sempre muito bom ver a aplicação de uma política pública na ponta. Achei interessante a reunião desses estados que estão tentando alavancar os seus projetos e levantar suas ZPEs. Eles puderam ver, na prática, a importância e o impacto da política no local, cumprindo assim com seus principais objetivos, como o desenvolvimento regional, a difusão tecnológica e a ampliação da balança de pagamentos brasileira", disse Meneghe.

Helson Braga, presidente da Abrazpe, destacou a ZPE Ceará como um bom exemplo a ser seguido. "A ZPE Ceará é claramente um exemplo para todas as ZPEs do Brasil. No fim do ano passado, nós conseguimos, com a ajuda da ZPE Ceará, aprovar uma nova legislação competitiva, que está permitindo que a gente implante esses projetos no país inteiro, gerando emprego e renda", ressaltou.

ZPE

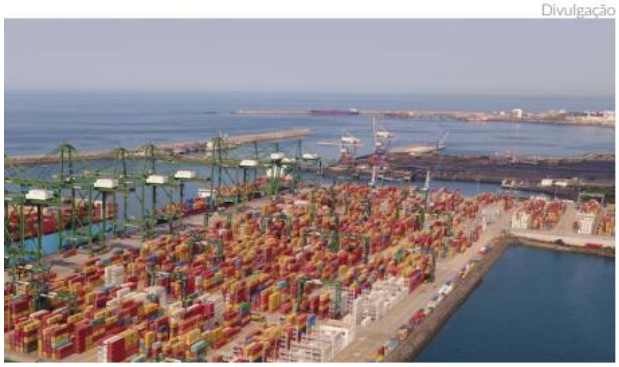
As Zonas de Processamento de Exportação brasileiras ou instaladas no Brasil são distritos industriais incentivados, destinadas para o mercado externo.

Para efeito de controle aduaneiro, as ZPEs são consideradas zonas primárias. Como instrumento de política industrial, essas zonas buscam fortalecer a balança comercial, atrair investimentos estrangeiros, fortalecera competitividade das exportações brasileiras, gerar emprego e difundir novas tecnologias no País.

As empresas que se instalam em ZPE têm acesso a tratamento tributário, cambial e administrativo especiais, previstos na Lei Federal nº 11.508, de 20 de julho de 2007.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/12/2022

PORTUGAL - EMPRESA CANADENSE QUER IMPLANTAR USINA DE HIDROGÊNIO VERDE EM SINES

Empresa canadense quer implantar usina de hidrogênio verde em Sines
Por VANESSA PIMENTEL - vanessa@portalbenews.com.br



Neogreen explicou que até o fim do ano que vem informará se o projeto em Sines avançará ou não

A empresa canadense Neogreen Hydrogen assinou, no último dia 14, um contrato reserva com o Porto de Sines, em Portugal, que prevê a instalação de uma usina de hidrogênio verde em uma área de 10,5 hectares na Zona Industrial e Logística de Sines (ZILS). Apenas na primeira etapa do projeto, o investimento será de 285 milhões de euros. A operação pode começar em 2026 e gerar2.500 novas vagas de emprego.

O vice-presidente da companhia, Rory Harding, disse durante a apresentação da proposta, em Lisboa, que a empresa viu em Sines “uma oportunidade fantástica para investir no hidrogénio verde”, e que o projeto foi desenhado para ter três fases, num aporte total que pode chegar a 3 bilhões de euros.

Na primeira etapa, a Neogreen pretende investir 285 milhões de euros e ter uma capacidade de eletrólise de 60 megawas (MW), que permitirá produzir anualmente 9,5 mil toneladas de hidrogênio verde. Neste custo estão inclusos os eletrolisadores e os aportes em obras de engenharia e outros encargos.

Na segunda fase, a empresa canadense esma aplicar 1.550 milhões de euros que incluirão, além da geração renovável, 300 MWde eletrolisadores que permitirão produzir anualmente 50 mil toneladas de hidrogênio.

O grupo admitiu que a terceira etapa ainda está em desenvolvimento. Até o momento ela é orçada em 1,25 bilhão de euros, gerando outros 540 MW de eletrolisadores.

Harding relembrou ainda a importância de concluir e avançar com todos os estudos e etapas dos licenciamentos necessários para que a operação possa, de fato, começar em 2026 via Porto de Sines.

A Neogreen também explicou que até o fim do ano que vem informará sobre as decisões que envolvem os investimentos e se o projeto avançará ou não. O contrato de reserva de área oferece à empresa um prazo máximo de três anos para formalizar a contratação efetiva do terreno.

O investimento contará também com o envolvimento de uma empresa portuguesa, a Frequent Summer, que ajudará a Neogreen a encontrar e desenvolver os projetos que possam fornecer eletricidade renovável para a produção de hidrogénio verde em Sines.

O presidente da NeoGreen Hydrogen, Chris Corson, referiu que a empresa, detentora de “um portfólio de projetos de hidrogênio verde em todo o mundo”, está “particularmente entusiasmada” com esta aliança.

“Ter um projeto no coração da UE [União Europeia], que será um dos principais centros de procura de hidrogênio nos próximos anos, é estratégico para nós como empresa e esperamos construir essa oportunidade ao lado dos nossos parceiros da Frequent Summer”, declarou Corson.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/12/2022

DIÁRIO DO LITORAL – SP

WILSON SONS, HIDROVIAS DO BRASIL E SANTOS BRASIL REALIZAM EVENTO INÉDITO

As companhias, listadas no Novo Mercado da B3, discutiram expectativas nas áreas de portos, navegação e logística

DA REPORTAGEM

Pela primeira vez na história do mercado financeiro brasileiro, a Wilson Sons (PORT3), Hidrovias do Brasil (HBSA3) e Santos Brasil (STBP3), companhias listadas no segmento do Novo Mercado da B3 (a bolsa de valores brasileira), se reuniram para apresentar aos analistas do mercado de capitais suas estratégias e perspectivas sobre os setores de portos, navegação e logística.

A iniciativa inédita, batizada de “Port & Maritime Equities Day Brazil 2022”, contou com a presença de investidores nacionais e internacionais, profissionais de bancos de investimento brasileiros e estrangeiros, além de analistas independentes de equity research. Voltado para a comunidade financeira, o evento foi realizado presencialmente no Cubo Itaú, em São Paulo, e transmitido ao vivo para um público online.

As companhias, listadas no Novo Mercado da B3, discutiram expectativas nas áreas de portos / Divulgação

Os executivos discutiram quatro assuntos principais: “A contribuição do setor logístico para o crescimento econômico do país”; “A importância das hidrovias como alternativa sustentável e competitiva para exportação de commodities originadas no Brasil”; “As vantagens do transporte aquaviário e os benefícios da BR do Mar”; “A reorganização das cadeias logísticas globais e as oportunidades para o Brasil”.

Fernando Salek, CEO da Wilson Sons, disse que os portos e o transporte marítimo são a base da economia mundial, sendo que 90% do comércio internacional são transportados pelo mar. No caso do Brasil, Salek ressaltou que, em 2021, as exportações e importações por vias marítimas e aquaviárias somaram mais de R$ 2 trilhões, valor equivalente a 25% do PIB nacional.

“O desempenho econômico do país passa pelos portos. O setor desempenha também um papel social fundamental, por meio da geração de empregos, da integração do país e do expressivo impacto nas comunidades periféricas aos portos”, afirmou Salek, acrescentando que o Brasil possui amplo potencial aquaviário a ser explorado. “São quase 50 mil quilômetros de rios navegáveis e mais de 7 mil quilômetros de costas marítimas com grande vocação para o transporte de cargas e passageiros”.

Fabio Schettino, CEO da Hidrovias do Brasil, vê oportunidades no desenvolvimento da infraestrutura, através do transporte hidroviário e na diversificação da matriz logística do país.

“Em países de dimensões continentais como é o caso do Brasil, a saída para a competitividade logística está na multimodalidade. O país possui uma malha hidroviária imensa e que pode ser muito mais explorada, facilitando o transporte de grandes cargas, gerando empregos e sempre com o cuidado em preservar o meio-ambiente e fomentando a capacitação de novos profissionais nas comunidades do entorno.”, analisa o executivo.

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, ressalta que a logística mundial foi testada nos últimos anos e vários desafios foram postos.

“O Brasil foi resiliente e o setor compareceu investindo e assegurando ao comércio exterior brasileiro condição de destaque na logística mundial”, diz.

Fonte: Diário do Litoral - SP
Data: 05/12/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

NAVIOS DE CRUZEIRO VIRAM HOTÉIS FLUTUANTES PARA VISITANTES DO CATAR DURANTE COPA

Informações: CNN Brasil (5 de dezembro de 2022)

Com 22 andares, 33 restaurantes e mais de 2600 cabines, o MSC World Europa, inaugurado às vésperas da Copa do Mundo, foi o primeiro a ser estacionado no reformado porto de Doha para receber os torcedores que visitarão o Catar. Ele é também o maior dos três navios que somam 4.976 cabines e abrigam até 12.664 hóspedes simultaneamente.

O valor da diária para uma cabine em um dos três navios varia muito. Impactam no preço o pacote de comidas e bebidas, a duração da hospedagem, o padrão do navio, o tamanho do quarto e claro, a vista.

As suítes mais caras são as que tem vista para o mar, depois vem as com vista para o porto e, na sequência, as que têm varandas viradas para o interior do navio. As cabines mais baratas são as internas, sem vista nem varanda. A CNN encontrou diárias de R$ 1.250 a R$ 14 mil para períodos da Copa.

“Não é apenas um hotel flutuante, é uma experiência flutuante”, afirma o CEO Global da MSC, Gianni Onorato. “Eu te dou apenas um simples exemplo: nesse navio você pode deixar seus filhos, aproveitando a estrutura, e ir assistir uma partida de futebol. Temos shows, temos entretenimento para todos que quiserem, música toda noite, é como uma pequena cidade”, completa o executivo.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/12/2022

PRORROGADA A AUTORIDADE PÚBLICA MUNICIPAL NO PORTO DE ITAJAÍ
Informações: Agência Porto (5 de dezembro de 2022)

A prorrogação por até dois anos da Autoridade Pública e Municipal no Porto de Itajaí ocorreu nesta quinta-feira (01). O ato foi realizado no gabinete da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, em Brasília, a pedido do Ministério da Infraestrutura e Transportes Aquaviários. O prefeito de Itajaí em exercício, Marcelo Sodré, o superintendente do Porto, Fábio da Veiga, o secretário nacional de Portos, Mário Povia, e o presidente do Ernando Alves Junior, presidente do Sindicato dos Arrumadores da Intersindical Laboral, participaram da assinatura. O convênio com o Município encerraria em 31 de dezembro deste ano.

“A prorrogação por mais dois anos de atividades nos deixa mais confiantes de que o Porto de Itajaí estará com seus portões abertos para movimentar e incrementar cada vez mais suas operações”, destaca Fábio da Veiga, superintendente do Porto de Itajaí.

O Complexo Portuário de Itajaí movimenta mais de 70% do comércio de Santa Catarina e quase 5% do nacional. É também o 2º maior em movimentação de cargas conteinerizadas no país, atrás apenas do Porto de Santos. Além disso, a atividade portuária proporcionou o crescimento do PIB do município de Itajaí em mais de 50%.

“A prorrogação do convênio foi uma solicitação do próprio Ministério da Infraestrutura e comprova que a administração municipal tem conduzido as atividades portuárias com muita responsabilidade e eficiência nas últimas décadas”, explica Marcelo Sodré, prefeito de Itajaí em exercício.

O contrato de Convênio de Delegação da Autoridade Portuária ao Município foi formalizado em 1997 e proporcionou protagonismo financeiro e econômico à cidade. Com a prorrogação, a manutenção das operações portuárias está garantida por dois anos ou até que seja finalizado o processo de desestatização do Porto de Itajaí. Devem ser investidos cerca de R$ 2 bilhões para desenvolvimento do terminal por parte da empresa vencedora do leilão.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/12/2022

PORTO DO ITAQUI RECEBE TROFÉU PRÊMIO DE EXCELÊNCIA DA INDÚSTRIA PORTUÁRIA 2022

Informações: Maranhão Hoje (5 de dezembro de 2022)

Destaque foi na categoria Desenvolvimento de Infraestrutura – Foto: Maranhão Hoje

Na última quarta-feira (30 de novembro), o Porto do Itaqui recebeu o Prêmio de Excelência da Indústria Portuária 2022 na categoria Desenvolvimento de Infraestrutura Portuária, concedido pela Organização dos Estados Americanos (OEA), por meio da Comissão Interamericana de Portos e Delegação Latino-Americana da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA).

O presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, recebeu o troféu na cerimônia de premiação realizada em Santos (SP), durante o 30º Congresso Latino-Americano de Portos. O porto público do Maranhão foi reconhecido “por expandir sua infraestrutura física portuária com impactos econômicos positivos (locais) concretos e mensuráveis”.

“Este prêmio é um grande privilégio, o reconhecimento pelo trabalho executado por toda a equipe do Porto do Itaqui ao longo dos anos, com foco na melhoria, na eficiência e na produtividade. E, principalmente, fruto do nosso modelo de gestão por resultados, uma governança que trouxe desenvolvimento econômico e social, além de aumento de arrecadação para o estado. Esse reconhecimento vem coroar uma longa caminhada de trabalho em benefício do nosso povo”, afirmou Ted Lago.

Esta é a segunda edição do Prêmio, que neste ano avaliou 24 autoridades portuárias públicas e privadas da América do Norte, América Latina e Caribe. De acordo com a comissão organizadora, “foram premiadas instituições que demonstraram grande compromisso com a excelência em suas operações, melhorando as condições econômicas de suas comunidades e economias e promovendo alianças estratégicas com os principais interessados em seus países”.

O Porto do Itaqui partiu de 18 milhões de toneladas de cargas movimentadas em 2014 para mais de 31 milhões de toneladas em 2021. Para dar suporte a essa curva de crescimento, a gestão do porto público maranhense investe em obras de infraestrutura, de modo a garantir mais segurança na ampliação da capacidade de movimentação de carga e ao mesmo tempo contribuir com a promoção de mais desenvolvimento para a região.

Investimentos – Os investimentos em infraestrutura no Porto do Itaqui somam R$ 2,7 bilhões, entre recursos públicos e privados aplicados de janeiro de 2019 até o momento. Só neste ano a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) investiu mais de R$ 500 milhões em um conjunto de obras com o objetivo de elevar a capacidade de movimentação de cargas do porto para além de 40 milhões de toneladas/ano até 2025.

O pacote de obras abrange serviços de dragagem de aprofundamento, construção de um novo berço (98), requalificação de prédios de apoio operacional e portarias, infraestrutura viária e esgotamento sanitário da poligonal do porto, além do alargamento das rampas dos terminais de ferryboat da Ponta da Espera e do Cujupe.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/12/2022

SUPERINTENDÊNCIA JURÍDICA DA DOCAS DO RIO É PREMIADA COM CERTIFICADO DE INOVAÇÃO

Informações: CDRJ (5 de dezembro de 2022)

Foto: AB2L

Durante o congresso 'AB2L Lawtech Experience', promovido pela Associação Brasileira de Lawtechs e Legaltechs (AB2L), a Superintendência Jurídica da Companhia Docas do Rio de Janeiro (SUPJUR /CDRJ) foi premiada com a certificação "Departamento Jurídico 4.0", 1º Certificado de Inovação Jurídica no mercado. O evento reuniu grandes nomes do Direito e da Tecnologia do Brasil e do mundo no Centro de Convenções Frei Caneca, em São Paulo, na última terça-feira (29).

O prêmio para o departamento jurídico da Autoridade Portuária, que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, foi entregue ao superintendente jurídico da Docas do Rio, Marcelo d'Avila, e à gerente de Contencioso da companhia, Flavia Raed, pelas mãos do diretor-presidente da AB2L, Daniel Marques.

Para Marcelo d'Avila, "a premiação demonstra que as boas práticas adotadas na SUPJUR estão alinhadas com o mercado jurídico, sendo referência na gestão de pessoas, eficiência jurídica e parceira da área de negócios. Ser considerado um departamento jurídico 4.0 é estar preparado para os desafios que virão por conta da inovação jurídica."

Depois de algumas edições virtuais, o 'AB2L Lawtech Experience' foi realizado presencialmente, pela 1ª vez, e a palestra de abertura foi do ministro do Supremo Tribunal Federal, Luiz Fux. O congresso tem o propósito de transformar o futuro da Justiça e apresentou debates relevantes sobre a nova realidade exponencial do Direito e as tendências no ambiente jurídico.

A temática geral do evento foi sobre "Caminhos para um Judiciário inteligente: open justice, transparência, dados abertos e Inteligência Artificial". A programação incluiu temas, tais como: Gestão Jurídica 4.0, Marketing jurídico, Gestão de Contratos, Futuro dos Tribunais, Jurimetria, Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), ESG (sigla inglesa para Meio Ambiente, Social e Governança), Web3, Smart Contracts, Metaverso, Metalaw, Alternative Legal Service Providers, Legal Operations, ODR Relgov, Criptolaw, dentre outros nichos de atuação da advocacia.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/12/2022

PRÁTICOS SE REÚNEM NO 44º ENCONTRO NACIONAL DE PRATICAGEM
Informações: Praticagem do Brasil (5 de dezembro de 2022)

Foto: Divulgação / Praticagem do Brasil

Após dois anos suspenso devido à pandemia, o Encontro Nacional de Praticagem foi retomado em Gramado (RS), em sua 44ª edição. De 30 de novembro a 2 de dezembro, práticos do Brasil inteiro, além de gerentes e assessores de praticagens, se reuniram na cidade para trocar experiências e debater desafios comuns. Também participaram das discussões professores, pesquisadores, representantes da Autoridade Marítima e da Autoridade Portuária local.

O presidente da Praticagem do Brasil, prático Ricardo Falcão, proferiu as palavras iniciais do dia de palestras. Ele destacou a atuação da atividade durante a pandemia:

– A movimentação de cargas em nossos portos cresceu tanto em 2020 quanto em 2021. Mostramos toda a nossa resiliência. E aqui, cabe um destaque à Marinha do Brasil, responsável por regular a nossa atividade. Graças ao nosso modelo, temos a prontidão necessária para atender a qualquer demanda no pico do movimento. Atravessamos esse período difícil sem sobressaltos e sem acidentes, que é o mais importante.

Falcão apontou ainda os investimentos realizados pela atividade no período, entre eles o Instituto Praticagem do Brasil e o seu centro de treinamento e simulações de manobras na capital:

– Em cada zona de praticagem, somos parceiros do desenvolvimento do país e foi com esse espírito que inauguramos o nosso centro em Brasília. Estando ele próximo das autoridades que decidem sobre os projetos, a expectativa é que tenhamos mais agilidade na avaliação de canais de acesso, implantação de terminais e aprovação de novas classes de navios.

O superintendente de Segurança do Tráfego Aquaviário da Diretoria de Portos e Costas (DPC), vice-almirante José Luiz Ribeiro Filho, também enalteceu a adaptação dos práticos na pandemia para manter o serviço permanentemente disponível, assim como a importância do investimento em simuladores para o incremento da proficiência profissional e a otimização dos estudos portuários.

Representando o diretor de Portos e Costas, vice-almirante Sergio Renato Berna Salgueirinho, o superintendente defendeu a escala de rodízio única de atendimento aos armadores:

– A escala de rodízio é a garantia de prestação de serviço ininterrupto, da prevenção à fadiga e da manutenção da qualificação do prático em qualquer tipo de navio. Entendemos que a concorrência (entre práticos) não colabora para a segurança da navegação, não sendo plausível a extinção ou flexibilização da escala.

O vice-almirante mencionou o esforço da DPC para que os dispositivos de embarque e desembarque do prático nos navios estejam de acordo com a regulação:

– A Diretoria de Portos e Costas, por meio de seus inspetores navais, vem intensificando a fiscalização das condições das escadas. Os coordenadores da minha Gerência de Vistoria e Inspeção foram orientados a dar ênfase, durante as inspeções de port state e flag state, na verificação da manutenção dos dispositivos. Até meados do ano que vem, todos estarão mais seguros.

Após a abertura do representante da Autoridade Marítima, os painéis foram iniciados com a exposição do Instituto Praticagem do Brasil. Nele, estiveram o vice-presidente da Praticagem do Brasil e vice-presidente do Conselho de Administração do Instituto, prático Bruno Fonseca; a diretora executiva do Instituto, Jacqueline Wendpap; e o gerente técnico Jeferson Carvalho.

Bruno Fonseca contou como surgiu a ideia de um simulador em Brasília, apresentada no 43º Encontro Nacional de Praticagem em Maceió, em 2019. No dia 14 de dezembro, o Instituto completa um ano.

– Temos acompanhado o aumento significativo do porte dos navios e da demanda para o escoamento da carga. Mas a infraestrutura portuária não cresce na mesma velocidade. Então, estudos de viabilidade precisam ser feitos para novas operações, novos berços e terminais. E aí, entra o simulador como excelente ferramenta. Por meio dele, testamos os limites das condições meteorológicas, os tipos de carregamento e os diferentes tipos de navios que se enquadrarão nas manobras pretendidas. Além disso, temos a Resolução A.960 da IMO, que diz que o treinamento do prático pode ser complementado com uso do simulador, sendo uma excelente ferramenta no Curso de Atualização para Práticos. Da viabilidade de novas operações e do curso ATPR, nasceu o nosso centro de simulações.

No painel seguinte, o diretor-superintendente da Praticagem de São Paulo, prático Hermes Bastos Filho, explicou como as manobras foram otimizadas no Porto de Santos, diminuindo a ociosidade dos terminais e gerando ganhos de produtividade. Há dois anos, ocorrem manobras simultâneas e tráfego em mão dupla em trechos antes restritos, com total segurança. Para ampliar a eficiência do uso do canal, a praticagem analisou o timing de cada manobra de navio especial ou de cada manobra casada, tabulando esses tempos.

– Um cruzamento de navio grande tem seis minutos, em duas horas de navegação, para acontecer em ponto seguro. Não é tão simples. Verificamos espaço e tempo disponíveis para as manobras. Mudamos o paradigma em nossas operações e na programação de navios especiais e “pesados”, sempre respeitando as normas e limitações. A nossa visão foi o desenvolvimento do Porto.

Fechando o ciclo da manhã, o professor titular do Magistério Superior da Marinha (Ciaga), Edson Mesquita, abordou a história da teoria da manobra do navio, desde o fundamento matemático de Isaac Newton aos tempos atuais, matéria sobre o qual escreve nos livros “A manobrabilidade do navio no século 21” e “Princípios de hidrodinâmica e a ação das ondas – sobre o movimento do navio”.

À tarde, o gerente de projetos sênior da Force Technology, Guillermo Gómez Garay, capitão da Marinha de Guerra e da Marinha Mercante, trouxe uma nova visão sobre segurança marítima e o papel do prático, com base em estudos realizados por Suécia, Dinamarca e Canadá; treinamento de mais de 450 práticos na Europa e nos Estados Unidos; e aprendizado decorrente das investigações de acidentes. Um dos assuntos de sua apresentação foram os aspectos culturais e sociais na relação entre prático e comandante do navio, que podem levar a acidentes se não forem conhecidos e bem administrados no passadiço.

Já o projeto piloto de ESG (Environmental, Social and Governance) na Praticagem da Bahia foi o tema da palestra do CEO da Elemental Pact, Fabio Gomes de Azevedo. Ele antecipou os pontos que serão trabalhados na zona de praticagem: previsão de risco climático, mapeamento estratégico ambiental e socioeconômico e investimento social.

Na sequência, o prático do Rio de Janeiro, Matusalém Gonçalves Pimenta, sócio do escritório Matusalém Pimenta Advogados, se aprofundou sobre os princípios jurídicos que regem o serviço de praticagem: sinistralidade mínima, independência funcional, experiência recente, limitação da responsabilidade civil do prático em caso de acidentes e razoabilidade dessa limitação. Ele citou exemplos de acidentes em que esses princípios não foram respeitados, como o caso do Exxon Valdez, no qual o comandante não tinha experiência recente para navegar em área praticagem facultativa.

Equipamento que proporciona mais segurança para as manobras, o Portable Pilot Unit (PPU) brasileiro e sua evolução foi o foco da palestra do sócio-diretor da Navigandi, Rodrigo Barrera. O aparelho portátil de navegação eletrônica auxilia a decisão do prático a bordo e foi desenvolvido em parceria com as praticagens, diante da dificuldade de manutenção de equipamentos estrangeiros no exterior. Foram quatro anos de desenvolvimento após entrevistas com 26 práticos de 17 zonas de praticagem, além de campanhas de medição a bordo. Hoje, fazem uso do PPU nacional as praticagens de Pernambuco, Espírito Santo, São Paulo, Paranaguá (PR) e Itajaí (SC). As próximas serão as do Pará e Rio de Janeiro. O armazenamento dos dados das manobras em nuvem poderá favorecer estudos de aumento de calado e treinamento.

O último painel coube ao gerente de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS, Fernando Estima, que falou sobre a atuação da empresa pública responsável por todo o sistema portuário do Rio Grande do Sul. Ele ressaltou a parceria com as praticagens locais no progresso do estado:

– Não abrimos mão de gestão integrada com os demais stakeholders. Por isso, viemos ao Encontro e queremos nos associar ao Instituto (Praticagem do Brasil). Me coloco à

disposição para ajudar a praticagem a encontrar conosco mais carga e gerar desenvolvimento e empregos para o nosso estado.

O prefeito de Rio Grande, Fábio Branco, prestigiou o 44º Encontro Nacional de Praticagem, além da secretária de Turismo de Gramado, Rosa Volk. O evento teve o patrocínio de All System, DMGA Consulting, Hidromares, Navigandi, Supmar, Volvo Penta e Wilson Sons.

Confira todas as fotos dos painéis em https://flic.kr/s/aHBqjAhyBK
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/12/2022

JORNAL O GLOBO – RJ

'PEC DA TRANSIÇÃO' DEVE TER BOLSA FAMÍLIA FORA DO TETO POR DOIS ANOS, DIZ RELATOR DO ORÇAMENTO

Senador Alexandre Silveira (PSD) deve ficar com a relatoria do projeto na Casa. Proposta pode começar a ser votada na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado nesta terça-feira
Por Fernanda Trisotto — BRASÍLIA

Alexandre Silveira, senadorAlexandre Silveira, senador Divulgação/PSD

O senador Alexandre Silveira (PSD-MG) deverá ser o relator da "PEC da Transição", e o texto da proposta deve estabelecer que as despesas com o Bolsa Família ficarão fora do teto de gastos pelo prazo de dois anos.

O projeto, que abre um espaço no orçamento para que o novo governo cumpra promessas de campanha do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), pode começar a ser votado na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado na terça-feira. A votação no plenário da Casa está prevista para quarta-feira.

Tanto o nome do relator quanto o início do cronograma de tramitação foram discutidos durante uma reunião dos presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), com parlamentares de diferentes legendas. O presidente da CCJ, Davi Alcolumbre (União-AP), também compareceu ao encontro.

De acordo com o senador Marcelo Castro (MDB-PI), que esteve na reunião, o texto ainda deve passar por ajustes nas próximas 24 horas. A tendência, porém, é de que haja consenso em torno do prazo de dois anos do Bolsa Família fora do teto, um dos pontos que mais vinha gerando divergências até aqui. A pretensão do PT era de que o prazo fosse de quatro anos.

— Como há muita resistência e tem um grupo expressivo de senadores e deputados defendendo prazo de um ano, e técnicos argumentam que o prazo mínimo é de dois anos, nós estamos trabalhando para ser por dois anos — declarou Castro ao sair do encontro.

Na avaliação de Castro, feitos os ajustes, a PEC pode contar com o apoio de entre 50 e 55 senadores. São necessários 49 votos para ela ser aprovada na Casa. Na sequência, ainda precisará passar pela Câmara.

Ainda há dúvidas sobre manter o valor da PEC em R$ 198 bilhões, como quer o PT, e sobre o prazo para início de vigência das medidas, que pode ser antecipado para este ano, ou seja, antes mesmo de Lula assumir. Isso abriria espaço no orçamento para desbloquear recursos do orçamento secreto.

Deputados reunidos
Os deputados Reginaldo Lopes (PT-MG), líder do partido, e Paulo Pimenta (PT-RS) afirmam que a proposta que o partido defende será de R$ 198 bilhões. Após uma reunião com o presidente da Câmara Arthur Lira (PP-AL) Lopes disse que a grande discussão é o prazo, mas que o custo da PEC está precificado, fechando neste valor.

--- Tudo indica que caminha para uma construção de dois anos de prazo. Já o valor é fundamental para viabilizar o funcionamento do estado --- declarou Lopes ao sair do encontro.

O acordo é que o texto da PEC não sofra alterações na Câmara depois de ser aprovado no Senado. Segundo Lopes, não há tempo hábil para mudanças. Ele trabalha com um cronograma para aprovação da PEC entre os deputados até o dia 15 de dezembro.

O líder do PT disse que há chance de alteração em dispositivos do texto para antecipar o início da vigência das mudanças. Ele defende que isso seja feito com o excesso de arrecadação, limitado a R$ 22,9 bilhões, o que daria fôlego ao governo Bolsonaro para pagar aposentadorias e recompor verbas das universidades neste fim de ano.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/12/2022

PETROBRAS E TRANSIÇÃO DISCUTEM POLÍTICAS DE PREÇOS E ABASTECIMENTO

Equipe de Lula e estatal tiveram primeira reunião presencial
Por Manoel Ventura — Brasília

Reunião da Petobras com equipe de transição Divulgação

A Petrobras fez nesta segunda-feira uma apresentação sobre política de preços dos combustíveis combustíveis para equipe da transição do governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT), no primeiro encontro presencial entre a cúpula da estatal e o time petista.

A política da Petrobras, que equipara o mercado interno aos valores do barril de petróleo e ao dólar, é criticada por Lula, que promete extingui-la assim que tomar posse.

Em nota, o senador Jean Paul Prates (PT-RN), coordenador do subgrupo de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do grupo de de Minas e Energia da transição, disse que "foram feitos vários questionamentos sobre a política de preços de paridade internacional" e sobre o acordo da Petrobras com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que levou à venda oito refinarias da estatal.

Prates é um crítico do acordo e o governo de transição estuda criar um preço de referência, com valores do mercado interno e externo, para os combustíveis.

Na nota, Prates afirma ainda que a Petrobras garantiu que está monitorando o estoque operacional de combustíveis para essa virada de ano. Também foram debatidas as políticas de refino, abastecimento e logística da empresa.

“A Petrobras afirmou que passou a usar ferrovias e a desenvolver uma logística para atender o mercado do interior do pais, principalmente o mercado do agronegócio e os distribuidores regionais”, explicou o senador.

Na terça, o grupo terá nova reunião com a empresa. Na ocasião, eles discutirão a política de desinvestimento e o plano estratégico da empresa, aprovado na semana passada.

“Nossa missão é trazer as informações para o time da transição e para o presidente Lula. Não estamos fazendo auditoria interna da estatal e não queremos divulgar os dados confidenciais e estratégicos da empresa”, afirmou o senador.

Além do coordenador do subgrupo, senador Jean Paul Prates, estiveram presentes nas atividades no Rio de Janeiro, o coordenador do grupo de Minas e Energia, Maurício Tolmasquim; Rodrigo Leão, Deyvid Bacelar e Magda Chambriard, membros do subgrupo.

A Petrobras foi representada por Claudio Mastella (Diretor de Comercialização e Logística), Sandro Barreto (Gerente Executivo de Comercialização no Mercado Interno), Marcio Luz (tributarista) e pela advogada geral, Taísa Maciel. O presidente da Petrobras, Caio Paes de Andrade, não participou de reunião presencial.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/12/2022

'PEC DA TRANSIÇÃO' TEM VOTOS PARA SER APROVADA NO SENADO, MAS DESIDRATADA

Levantamento do GLOBO aponta que 57 senadores aceitam a proposta, mas 22 querem mudanças no prazo e no valor. Texto precisa de 49 votos para seguir à Câmara
Por Natália Portinari, Fernanda Trisotto e Manoel Ventura — Brasília

A “PEC da Transição”, que libera espaço no Orçamento de 2023 para programas sociais do governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), já tem votos para ser aprovada em sua primeira batalha — o Senado — se for ajustada no valor e no prazo. A votação no plenário da Casa está marcada para quarta-feira.

Levantamento com líderes partidários ouvidos pelo GLOBO aponta que há no mínimo 58 senadores favoráveis à proposta de emenda à Constituição (PEC), sendo que 24 apoiam o texto original — que prevê R$ 198 bilhões fora do teto de gastos por um prazo de quatro anos — e 34 querem uma versão enxugada, que está sendo negociada pelo PT.

A PEC vai garantir a manutenção do Bolsa Família de R$ 600 mensais e outras promessas de campanha, como aumento real do salário mínimo e recomposição do orçamento da saúde.

São necessários três quintos dos votos dos senadores (49 de 81) e dos deputados (308 de 513) para aprovar uma PEC. Todas as bancadas foram procuradas pelo GLOBO, nas duas Casas. Dos 16 partidos com senadores, apenas quatro não responderam ao questionamento do GLOBO. Juntos eles somam 14 senadores. Destes, nenhum senador indicou que votaria contra a PEC. Alguns ainda aguardam definições de suas bancadas. Este é o cenário atual, mas a PEC segue sendo negociada pela equipe de Lula.

Maior bancada do Senado, o MDB, com 12 votos, também votará a favor da PEC com ajustes, e os senadores do partido seguem negociando os detalhes da proposta. Muitos integrantes da bancada apoiaram Lula desde antes da eleição em segundo turno, como Simone Tebet (MS) e Renan Calheiros (AL). O relator do Orçamento e autor formal da PEC, Marcelo Castro (PI), também é do partido.

Aliado do novo governo, o líder do MDB no Senado, Eduardo Braga (AM), está negociando para reduzir a validade da PEC para dois anos. Ele também quer inserir a previsão de uma “trava” para garantir a responsabilidade fiscal.

Para a equipe de Lula, é necessário ter o projeto promulgado neste ano — a data limite seria o dia 22 — para ser possível ajustar a proposta orçamentária de 2023.

Prazo cairia para 2 anos
Braga protocolou uma emenda que deixa o Bolsa Família fora do teto de gastos apenas por dois anos, mas que garante uma ampliação na regra fiscal — que limita o aumento das despesas da União à inflação do ano anterior — a partir de 2024. A proposta é que o aumento do teto fique limitado ao valor orçado para o programa de transferência de renda no ano anterior. Se for um gasto de R$ 100 bilhões, por exemplo, o teto de gastos aumentaria na mesma medida.

No seu formato atual, a “PEC da Transição” permite retirar o Bolsa Família, de R$ 175 bilhões, e mais R$ 23 bilhões para investimentos, por quatro anos, do teto de gastos. Ao retirar essas despesas da regra fiscal, abre-se um espaço de R$ 105 bilhões no Orçamento de 2023 para saúde, educação e segurança, entre outros.

A PEC é criticada pelo setor financeiro porque representa um aumento de despesas elevado no próximo ano. O descontrole fiscal pode levar a um maior endividamento do governo, com impactos na inflação, no dólar e na taxa de juros, respingando em investimentos e no próprio crescimento da economia.

A proposta de Braga já está sendo negociada pelo PT. O partido sabe que o prazo da PEC deve cair de quatro para dois anos. Além disso, já reconhece reduzir o impacto da medida e colocar a trava citada por Braga. Seria possível, por exemplo, colocar um valor fixo para a PEC (de, por exemplo, R$ 175 bilhões). Hoje, a PEC apenas tira o Bolsa Família do teto, permitindo qualquer expansão de gastos no futuro.

Ajuste para um ano
No Podemos, com oito senadores, o líder Oriovisto Guimarães (PR) garante que só há apoio para uma PEC de um ano, com valor de R$ 80 bilhões. O senador Luiz do Carmo (GO), o único do PSC, afirma que também votará na proposta se ela for ajustada para durar por apenas um ano.

O valor de R$ 80 bilhões para a PEC é considerado baixo pelos petistas, que esperam ter recursos não só para o Bolsa Família — o programa de transferência de renda, hoje chamado Auxílio Brasil, voltará a ter o nome criado pelo PT —, mas para outras áreas.

Articuladores do PT têm conversado com senadores para chegar em um meio termo. A proposta de manter o Bolsa Família de R$ 600 une diversos políticos. Sem esta mudança, o valor do benefício cairia para R$ 400 a partir de janeiro, pois o governo de Jair Bolsonaro (PL) elevou seu pagamento para o patamar atual somente até o fim deste ano.

O senador Carlos Portinho (PL-RJ), líder do governo no Senado, diz que seu partido é a favor de uma exceção apenas para garantir os R$ 200 adicionais para chegar a R$ 600 por família no Auxílio Brasil — o que também foi promessa de Bolsonaro na eleição.

— Sempre tive a disposição de negociar alguma coisa. O mais importante agora é entender os impactos na economia da proposta que for. Primeiro é preciso chegar a algum denominador comum, que é muito abaixo do pedido. Ainda assim, com esse denominador comum, é preciso saber os impactos. O tempo é curto — afirma Portinho.

Câmara em espera
Líder do PSDB, Izalci Lucas (DF) defende a redução do impacto fiscal da PEC para valores próximos aos das propostas apresentadas por senadores tucanos. Tasso Jereissati (CE) sugeriu ampliar o

teto de forma permanente em R$ 80 bilhões, e Alessandro Vieira (SE) propôs uma permissão para o novo governo ultrapassar a regra fiscal em R$ 70 bilhões — apenas para garantir o pagamento do Bolsa Família de R$ 600 mensais, acrescidos de R$ 150 por criança de até 6 anos.

— Vamos reduzir bastante —afirmou o líder do PSDB.

Deputados aliados a Lula avaliam que a PEC fixará prazo de dois anos e terá seu valor reduzido para cerca de R$ 175 bilhões, um montante que contemplaria cerca de R$ 152 bilhões para o Bolsa Família e incluiria os quase R$ 23 bilhões para investimentos.

Assim como o tempo de validade da PEC, a questão dos recursos para investimentos faz parte dos ajustes de redação que estão sendo discutidos pela Câmara e pelo Senado, segundo deputados. Há parlamentares que defendem manter o dispositivo que liberaria verba para investimentos e antecipar sua vigência para 2022. Dessa forma, seria possível abrir espaço no Orçamento deste ano, o que viabilizaria o desbloqueio dos R$ 7,7 bilhões do orçamento secreto que estão congelados pelo governo. A medida atenderia, principalmente, a pedidos do Centrão.

Na Câmara, líderes ainda aguardam a formatação do texto no Senado para se posicionarem. Apenas partidos que somam 132 deputados garantem o voto em uma PEC com ajustes, segundo levantamento do GLOBO: PT, PSB, PSOL, PCdoB, Solidariedade, PDT, PV e Cidadania.

A maior parte dos partidos não respondeu, por não ter ainda uma definição. Das 23 legendas com assento na Casa, dez não informaram seu posicionamento. Juntas, contam com 276 parlamentares. O Novo, com oito parlamentares, foi o único a garantir o voto contrário.

A avaliação de integrantes do PT é que o texto passa sem problemas entre os deputados, por conta da participação do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), nas negociações. Há consenso entre parlamentares de que a PEC que vier do Senado será aprovada nos mesmos termos. Por isso, eles já participam de conversas com os senadores.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/12/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PRESTADORES DE SERVIÇO AGORA PODEM EMITIR NOTA FISCAL POR APLICATIVO DA RECEITA

Novo sistema também permite consulta a documentos já lançados e checagem de registros não enviados
Por Redação

Prestadores de serviço passam a poder emitir Nota Fiscal Eletrônica de Serviços (NFS-e) por aplicativo, lançado na última quinta-feira, 1º. Além da emissão de notas, o sistema também permite consulta aos documentos já lançados e checagem de eventuais registros ainda não transmitidos.

O aplicativo é resultado de uma parceria da Receita Federal com a Associação Brasileira das Secretarias de Finanças das Capitais, Confederação Nacional dos Municípios, Frente Nacional dos Prefeitos e outras entidades representativas e contribuintes. O sistema é gratuito e está disponível para as plataformas iOS e Android.

Para emitir uma nova nota, o aplicativo solicita CPF ou CNPJ do cliente, o tipo de serviço prestado (corte de cabelo, por exemplo) e o valor da operação. Protegido por senha ou biometria, o aplicativo ainda permite a emissão de NFS-e mesmo sem acesso à internet, e solicita que as notas fiscais

geradas sejam enviadas ao município quando a conexão for restabelecida. Outra novidade é que o cliente receberá uma notificação sobre a emissão da nota por meio de mensagem pelo celular.

A iniciativa da Receita Federal visa simplificar a tributação municipal e ajudar todos os prestadores de serviços, sejam eles MEIs ou grandes companhias. Segundo o órgão, às empresas do setor de serviços, beneficiadas pelo novo sistema, respondem por 70% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

A digitalização do processo ainda resolve problemas de falta de padronização do setor, uma vez que contempla 5.570 legislações e Notas Fiscais de Serviço diferentes no país, além de diversos modos de apurações, de acordo com a Receita Federal. Para os municípios que não cobram impostos, pela falta de uma administração tributária municipal estruturada ou recursos tecnológicos, o sistema também oferece a solução.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/12/2022

BRASILEIROS DEMANDAM MAIS SERVIÇOS DE PROTEÇÃO DE DADOS, APONTA RELATÓRIO FOCADO NA AMÉRICA LATINA

Relatório do Mercado Livre abordou gestão dos dados de usuários em 18 países
Por Luis Filipe Santos

O site de varejo Mercado Livre divulgou a edição do Relatório de Transparência de Dados referente ao segundo semestre de 2022. De acordo com o documento, ao qual o Estadão teve acesso, o Brasil é o mercado que mais exige a gestão dos dados dos usuários na plataforma em relação aos 18 países latino-americanos em que a empresa opera - de forma desproporcional à quantidade de vendas. A situação configura um desafio para a governança da companhia.

De acordo com o marketplace, os brasileiros respondem por 55% das vendas do Mercado Livre. Ainda assim, dentre os pedidos para exercer os direitos ARCO (Acesso, Retificação, Cancelamento e Oposição), 67% são do Brasil. Os direitos ARCO são previstos na Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), para que os usuários de plataformas online possam controlar o que os site obtém deles, com as possibilidades de saber quais informações são obtidas, corrigir as que estiverem erradas, cancelar operações que não estiverem de acordo e se opor a tratamentos dos dados que não sejam autorizados previamente.

No total, foram 73 mil pedidos de brasileiros para exercer esses direitos no Mercado Livre, ou cerca de dois terços do total, enquanto os outros países onde a companhia opera respondem pelos 33% restantes. A própria existência da LGPD é considerada um fator importante para a atenção dada à situação.

“Desde o início, o Brasil foi um país de destaque, supomos que pela novidade da lei e da Autoridade Nacional de Proteção de Dados. Também é um assunto muito tratado na mídia. Há uma conscientização dos usuários brasileiros em relação a ter seus direitos protegidos”, considera Ricardo Lagreca, diretor Jurídico sênior do Mercado Livre. Segundo ele, a pandemia também teria tido um efeito em trazer atenção ao tema, devido ao maior acesso às plataformas digitais. “É um tema que é novidade, todo mundo quer entender, saber, se proteger.”

Países como Chile e Argentina também têm leis de proteção de dados, mas são mais antigas (1999 e 2000, respectivamente) e foram aplicadas à internet, o que fez com que o efeito novidade não existisse. Contudo, o Mercado Livre afirmou que aplica o padrão brasileiro, considerado mais rígido, mesmo em países com legislação diferente.

Outra razão, contudo, seria a arquitetura do próprio site, que facilitaria a autogestão por meio da plataforma. “O usuário vê, vai lá e tem uma facilidade de acesso, com comunicação clara. Também tem o interesse dos usuários brasileiros”, reforça o diretor jurídico da empresa. Para ele, a tendência

é de que a exigência continue em alta, conforme mais brasileiros forem aderindo à internet e comecem a comprar digitalmente.

Relatório
O relatório está na quarta edição e busca trazer confiança para os usuários. “Ninguém vai comprar se não acreditar que é uma plataforma segura, ninguém vai se cadastrar para vender”, explica Lagreca. Por isso, apesar da prática da publicação não estar prevista em lei, é adotada pela organização. Os efeitos seriam os de prestar contas e buscar uma melhora constante nos indicadores.

Entre os quesitos avaliados, estão questões como os anúncios retirados do ar por serem produtos falsos, os que violam os termos e condições da empresa e os pedidos de informações feitos por autoridades.

De acordo com a publicação, 2,3 milhões de anúncios foram detectados e removidos devido à violação aos termos e condições de uso da plataforma do Mercado Livre — sendo 889 mil no Brasil. Desse mesmo total, pouco mais de 36 mil publicações foram denunciadas na região por meio do botão de denúncia presente nos anúncios. Dos conteúdos que acabaram removidos, 98% foram detectados pelas equipes de prevenção a fraudes e por sistemas do Mercado Livre, que utilizam tecnologias baseadas em inteligência artificial e machine learning. Os 2% restantes são denúncias de usuários ou autoridades.

De janeiro a junho, as autoridades latino-americanas fizeram mais de 19 mil solicitações de informações de usuários ou transações. O Mercado Livre considera que 95% desses pedidos foram respondidos adequadamente, enquanto os outros 5% foram solicitações incorretas ou informações que a plataforma não possui. Em relação aos direitos intelectuais, a plataforma detectou 1,2 milhão, das quais 300 mil violações acabaram se confirmando.

Para Lagreca, os números mostram uma tendência positiva. “São menos de 1% de anúncios removidos e esse número vem baixando. O relatório mostra como a tendência é de baixar cada vez mais”, celebra, citando um investimento na casa de US$ 100 milhões (R$ 522 milhões) para utilizar a tecnologia de inteligência artificial, que estaria trazendo os resultados esperados.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/12/2022

EMBRAER APOSTA EM HIDROGÊNIO E MODELOS HÍBRIDOS PARA REDUZIR EMISSÕES DE AERONAVES

Soluções devem ser entregues ao mercado até 2035, com foco em aviões de pequeno porte, com capacidade para até 30 passageiros
Por Elisa Calmon

Para atingir a meta de zerar as emissões de carbono até 2050, a Embraer tem focado em duas principais vertentes de tecnologia para o desenvolvimento de aeronaves: hidrogênio e elétrica híbrida. A expectativa da companhia é que as soluções sejam entregues ao mercado até 2035, com foco em aviões com capacidade entre 19 e 30 passageiros.

O hidrogênio pode ser utilizado como fonte única de propulsão ou ser combinado com motores termoelétricos e baterias, zerando emissão de carbono. Segundo o engenheiro sênior de desenvolvimento de produtos da Embraer, Fred Simões, trata-se de uma aposta firme da fabricante aeronáutica.

“O hidrogênio é uma fonte de energia promissora na nossa jornada para atingir emissão zero”, afirma Simões. “Estamos explorando estratégias de otimização para encontrar a solução mais balanceada.”

Informações foram apresentadas em evento nesta segunda-feira, 5.

Já a elétrica híbrida é mais simples na implementação de tecnologia, podendo estar pronta no início da próxima década. A solução reduz em até 90% a emissão de carbono. Por ser mais leve e menor, essa aeronave consome menos combustível do que hidrogênio.

Essas duas tecnologias são pontos de partida para, no futuro, aplicar as soluções em aeronaves de maior porte, explica o CEO da Embraer Aviação Comercial, Arjan Meijer. As informações foram apresentadas em evento promovido nesta segunda-feira,5, para discutir os últimos desenvolvimentos e perspectivas para a área de Energia da companhia de aviação.

Projeções
A Embraer trabalha com três cenários possíveis de demanda até 2035, de acordo com o vice-presidente de Marketing da Embraer Aviação Comercial, Rodrigo Silva e Souza. O mais conservador projeta 4 mil unidades entregues. Em um cenário mais extremo, chamado de "revolução", o número pode chegar até 20 mil também até 2035.

"Com essas novas tecnologias e perspectiva de redução de custos, o apelo da sustentabilidade pode atrair mais passageiros para esse segmento", comenta Souza.

Outras tecnologias, como as exclusivamente elétricas, não foram descartadas pela companhia, ressalta o vice-presidente de engenharia, desenvolvimento tecnológico e estratégia corporativa, Luís Carlos Affonso. Como exemplo cita o eVTOL, "carro voador" desenvolvido pela companhia, que consegue utilizar apenas energia elétrica por causa da baixa capacidade e curta distância.

"Entendemos que as soluções apresentadas hoje se aplicam melhor para os tamanhos de aeronaves desenvolvidas atualmente", explica. "Estamos bem posicionados para liderar o futuro da aviação", frisa.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/12/2022

O QUE OS BANCOS ESPERAM QUE LULA FAÇA O MAIS RÁPIDO POSSÍVEL

Para Isaac Sidney, presidente da Febraban, cenário de incertezas é normal em uma transição; ele cita que sinais importantes o futuro governo deve dar
Por Beatriz Bulla

BRASÍLIA - Na avaliação do presidente da Federação Brasileira de Bancos (Febraban), Isaac Sidney, o futuro governo deve dar três sinais importantes na área econômica para "reduzir incertezas": indicação do futuro arcabouço fiscal, de como fará o País entrar no rumo do crescimento e de qual será a base de sustentação no Congresso.

"Há três pontos que considero fundamentais para reduzir o cenário de incertezas, que é normal numa transição, que seria o novo governo mostrar o mais breve possível", disse Sidney ao Estadão. "Os pilares do novo arcabouço fiscal para o equilíbrio das contas públicas; as medidas para retomada do crescimento — esse é o grande desafio do governo, fazer o país voltar a crescer de forma sustentável, num cenário global adverso com crescimento desacelerando, inflação e juros altos", emendou o presidente da Febraban.

Isaac Sidney, presidente da Febraban, disse que o futuro governo deve dar três sinais importantes na área econômica para "reduzir incertezas" Foto: Celso Doni / Febraban

O terceiro, diz ele, "é avançar na articulação política que vai propiciar uma base de sustentação para fazer frente aos desafios do governo". A tentativa de montar uma base no Congresso tem permeado as articulações políticas encampadas pelo presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), em Brasília nesta semana.

Isaac compareceu ao lançamento de livro do ministro Ricardo Lewandowski, do Supremo Tribunal Federal, na semana passada no prédio do Tribunal Superior Eleitoral. Na ocasião, o presidente da federação que representa os banqueiros conversou brevemente com o vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin (PSB).

Alckmin agradeceu o convite feito pela Febraban para participar de encontro com banqueiros na semana passada e disse que o futuro governo esteve "muito bem representado" por Fernando Haddad. A indicação de Haddad para a conversa com banqueiros foi a primeira sinalização de Lula de que o petista é o favorito para assumir o Ministério da Fazenda. O mercado financeiro reagiu mal à presença de Haddad no encontro na Febraban, mas isso não tirou o ex-ministro da Educação do páreo para a Fazenda.

Integrantes do mercado financeiro e economistas têm cobrado mais clareza de Lula sobre a âncora fiscal que deve substituir o teto de gastos e a nomeação de um ministro da Fazenda, após repercussão negativa da apresentação da PEC de Transição que deixa R$ 198 bilhões de fora do teto de gastos, a regra que atrela o crescimento das despesas à inflação.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/12/2022

VIAGEM INTERNACIONAL: LIMITE DE MOEDA EM ESPÉCIE PASSARÁ DE R$ 10 MIL PARA US$ 10 MIL

Nova legislação entra em vigor no próximo dia 30
Por Redação

A Receita Federal atualizou as regras de controle na entrada e saída de moeda em espécie do País. Com as alterações da nova Lei de Câmbio e Capitais Internacionais (Lei nº 14.286/2021), o novo limite de entrada e saída de dinheiro em espécie, sem declaração, passa de R$ 10 mil para US$ 10 mil (cerca de R$ 52.382) ou o equivalente em outra moeda. A nova legislação entra em vigor no próximo dia 30, um ano após a sua publicação.

Caso o viajante esteja com valor acima desse teto, deve fazer a Declaração Eletrônica de Bens de Viajantes (e-DVB) no site da Receita Federal. A declaração é obrigatória e quem descuprimir a norma pode sofrer sanções penais, além de ter o valor além do limite retido. Houve também a exclusão de controle para o porte de cheques e cheques de viagem.

A nova lei trata do mercado de câmbio brasileiro, o capital brasileiro no exterior, o capital estrangeiro no Brasil e a obtenção de informações pelo Banco Central (BC) para a elaboração das estatísticas macroeconômicas oficiais. Da mesma forma que a Receita Federal, o BC também está atualizando os seus normativos para se adequar à lei./Com informações de Agência Brasil
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 05/12/2022

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PAÍSES AMPLIAM RESTRIÇÕES A EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Medidas de defesa comercial vão de aço a suco de limão
Por Marta Watanabe — De São Paulo

Tatiana Prazeres: Brasil é alvo mais frequente de medidas de defesa comercial — Foto: Carol Carquejeiro/Valor

As exportações brasileiras entraram mais na mira de medidas de defesa comercial nos países de destino. Das 87 medidas em vigor atualmente, 58 foram aplicadas de 2020 até o último dia 30. O volume é pouco mais que o dobro das 27 medidas colocadas em vigor de 2017 a 2019. O número inclui casos de revisão e prorrogação e alcança direitos antidumping, salvaguardas e compensações por subsídios. Os dados sinalizam uso global mais intenso e diversificado de mecanismos de defesa comercial. Ao todo 22 países ou blocos mantêm medida em vigor para os embarques brasileiros.

Os EUA são os que mais têm medidas de defesa, com 17 em vigor, seguidos por Argentina, com 12 medidas, e Indonésia, com 11 casos. Ferro, ferro fundido e aço e obras desses materiais somam 34 medidas em vigor. Apesar de o setor siderúrgico ser alvo mais frequente, os mecanismos de defesa já afetam grande número de segmentos, que vão desde máquinas, desde máquinas, papel, borrachas até alimentos, como frango, açúcar e mel.

Ao todo são 33 grandes setores afetados, considerando os capítulos do Sistema Harmonizado usado como padrão para codificar produtos no comércio global. Dos 99 capítulos existentes, em um terço deles o Brasil é alvo de medida de defesa comercial. Os dados fazem parte do Painel de Defesa Comercial, plataforma montada pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp/Ciesp).

“O Brasil tornou-se alvo mais frequente de medidas de defesa comercial e há um conjunto diversificado de setores afetados”, diz Tatiana Prazeres, diretora de relações internacionais e comércio exterior da Fiesp. “É cada vez mais comum o exportador brasileiro receber uma carta avisando sobre uma investigação e ser convidado a responder um questionário”. A intensificação de medidas de defesa é tendência global explicada por diversos fatores, diz, como dificuldade econômica, mudança de circunstâncias internacionais e políticas para evitar que a indústria doméstica seja prejudicada por práticas ilegais ou desleais de comércio.

Segundo o painel, o número de medidas de defesa notificadas à Organização Mundial do Comércio (OMC) saltou de 150 em 2020 para 329 em 2021. Em 2019 foram 193 notificações. No topo do ranking dos destinos que mais notificaram em 2021 estão EUA, Índia e Canadá. Esses dados da OMC não alcançam revisão ou prorrogação.

Em 2022, até 30 de novembro, foram aplicadas ou prorrogadas 20 medidas de defesa comercial em vigor para as exportações brasileiras. Foram 12 mecanismos antidumping, sete salvaguardas e um caso de medida compensatória por subsídio. A composição, ressalta Tatiana, mostra maior diversificação dos instrumentos. Antes se usava basicamente o direito antidumping e hoje as

salvaguardas passam a ser aplicadas com maior frequência, inclusive por economias mais maduras, diz.

Das sete medidas de salvaguarda em vigor aplicadas neste ano, duas foram da Turquia. As demais partiram de Marrocos, Filipinas, Reino Unido, União Europeia (UE) e EUA. Dentre os sete processos, há exclusão de sobretaxa expressa para o Brasil em seis. As salvaguardas possibilitam que países em desenvolvimento, caso do Brasil, fiquem livres de sua aplicação, desde que cumpridos requisitos relativos à participação das exportações ao país de destino. A situação pode ser revista (ver matéria Conheça as principais medidas de defesa comercial).

A salvaguarda da UE prorrogada em 2022 é emblemática. Está vigente desde 2019 e houve revisão em junho deste ano. Das quatro categorias de produtos de aço incluídas na medida, o Brasil foi excluído de duas, mas está sujeito a sobretaxas em outras duas. A medida estabeleceu cotas que, excedidas, submetem as exportações a sobretaxa de 25%. A medida, lembram técnicos da Fiesp, foi uma reação da UE a efeitos das sobretaxas que o ex-presidente dos EUA, Donald Trump, aplicou ao aço importado em 2018. Segundo os europeus, houve deslocamento de exportações, o que levou a um volume alto de embarques de aço à UE.

As salvaguardas, explica Tatiana, são aplicáveis quando há surto repentino de importações de determinado item combinado com prejuízo à indústria doméstica. “Se isso pode ser comprovado, a salvaguarda é o remédio mais eficaz, porque com uma só medida é possível atingir todas as origens, os vários países que causaram a importação repentina. Já a medida antidumping precisa ser aplicada a cada um dos países exportadores.”

Lia Valls, pesquisadora do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getulio Vargas (FGV Ibre) lembra que o comércio internacional relacionado a ferro e aço é tema sensível aos EUA. Como os americanos lideram os mecanismos de defesa em vigor que envolvem exportações brasileiras, diz, é esperado que o setor siderúrgico seja um dos principais alvos. Das 17 medidas americanas em vigor, dez envolvem os setores de ferro, ferro fundido, aço e suas obras.

José Augusto de Castro, presidente da Associação de Comércio Exterior (AEB), avalia que a intensificação das medidas está conectada à onda protecionista em vários países ao mesmo tempo em que há reorganização das cadeias de produção e uma tentativa de trazer indústrias para seu próprio território ou para regiões consideradas amigáveis. No caso da Argentina, diz, o grande número de medidas de defesa também pode ser explicado pela crise econômica do país, que tem estabelecido medidas de restrição às importações.

Já o número alto de medidas da Indonésia se explica mais pela política desse país do sudeste asiático, diz Welber Barral, sócio da BMJ Consultores. A Indonésia tem salvaguarda para vários produtos e como a medida atinge todas as origens, diz, o Brasil é afetado. “O país historicamente tem mercado fechado e está se abrindo, mas há muita resistência interna. Por isso o Mercosul busca acordo com a Indonésia e também com o Vietnã.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/12/2022

PARTICIPAÇÃO DA CHINA NA IMPORTAÇÃO BRASILEIRA DE ADUBOS FOSFATADOS CAI PELA METADE

Volume somou 1,2 milhão de toneladas no período
Por Érica Polo, Valor — São Paulo

Com uma política de restrição às exportações de adubos, para proteger seu mercado doméstico, a China reduziu em 50% os embarques de fertilizantes fosfatados para o Brasil entre janeiro e outubro deste ano.

Os chineses exportaram 1,2 milhão de toneladas desse tipo de insumo para o mercado brasileiro nos dez primeiros meses de 2022, enquanto no mesmo período de 2021 o volume chegou a 2,5 milhões de toneladas, segundo dados do governo federal.

A participação dos asiáticos na pauta brasileira de fosfatados é de 14% até outubro. No ano passado todo, a China forneceu 3,3 milhões de toneladas de fosfatados ao Brasil e representou 26% da pauta, liderando o fornecimento.

O impacto reflete a nova política imposta pelo governo chinês a seus exportadores, que entrou em vigor em outubro de 2021 e incluiu o estabelecimento de cotas de vendas e o aumento de fiscalização nos portos.

A China aumentou as exigências na fiscalização. Desse modo, todas as cargas de fertilizantes, exceto o sulfato de amônio (SAM), passam, desde então, por um período de quarentena nos portos. Esse prazo pode chegar a 70 dias.

Participação global
Desde que a política de limitação às exportações entrou em vigor na China, o país perdeu grande parcela de participação no mercado global, informou Luigi Bezzon, analista da StoneX, em relatório.

O encolhimento é evidenciado quando se observa o volume exportado no acumulado deste ano. Com exceção do sulfato de amônio, o único nutriente que foi excluído da política de inspeções e não está sujeito às cotas, as exportações dos fosfatados DAP e MAP recuaram 49% e 56%, nessa ordem, nos primeiros dez meses de 2022, em relação ao mesmo período de 2021. A ureia (nitrogenado) registrou queda ainda mais forte no período, 60%.

Transparência
Não há grande transparência a respeito da medida que envolve cotas, diz Bezzon em relatório. “Acredita-se que, em julho, foram emitidas cotas para exportação de 3,6 milhões de toneladas de fertilizantes fosfatados e formulados vigente para todo o 2º semestre de 2022”, afirma o texto.

Nos primeiros dez meses de 2022, algumas empresas chinesas atingiram o limite do volume permitido para exportação. Segundo Bezzon, surgiram rumores neste mês de que novas cotas de exportação seriam emitidas para algumas empresas específicas, porém valeriam apenas para volumes que já se encontram nos portos. O objetivo é apenas escoar os estoques portuários, e não de incentivar novas exportações.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/12/2022

RÚSSIA DEFINE ALÍQUOTA PARA TAXAR EXPORTAÇÕES DE ADUBOS

Taxa, que entrará em vigor em 2023, será de 23,5% quando preço superar US$ 450 por tonelada
Por Érica Polo, Valor — São Paulo

O governo russo informou que começará a taxar suas exportações de fertilizantes minerais a partir de 1º de janeiro de 2023. A alíquota do imposto sobre os embarques será de 23,5% sobre a tonelada de nitrogenados, fosfatados e potássicos quando o preço dos produtos estiver acima de US$ 450.

Desembarque de fertilizantes no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Foto: Portos do Paraná/Divulgação.

Se o valor estiver em até US$ 450 por tonelada, a alíquota será zero. O decreto valerá até 31 de dezembro de 2023. A norma foi assinada em 30 de novembro e publicada pelo governo russo em 3 de dezembro. A Rússia é uma das principais fontes dos fertilizantes importados pelo Brasil.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/12/2022

COMERC E CASA DOS VENTOS ASSINAM PRÉ-CONTRATO COM COMPLEXO DO PECÉM PARA HUB DE HIDROGÊNIO VERDE

A expectativa é que a planta tenha capacidade para até 2,4 gigawatts (GW) de eletrólise e possa movimentar cerca de US$ 7 bilhões
Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

Quando em plena capacidade operativa, em 2032, o empreendimento deve produzir mais de mil toneladas de hidrogênio por dia, possibilitando a entrega 2,2 milhões de toneladas de amônia verde por ano — Foto: Pixabay

A Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos firmaram um pré-contrato com o Complexo do Pecém, no Ceará, para a instalação de unidade fabril de produção de hidrogênio e amônia verde em 2026, caso todos os estudos ambientais e técnicos viabilizem a decisão de investimento. A expectativa é que a planta tenha capacidade para até 2,4 gigawatts (GW) de eletrólise e possa movimentar cerca de US$ 7 bilhões.

O projeto está em fase de licenciamento ambiental e projeto básico para iniciar a implantação, que será dividida em etapas. Quando em plena capacidade operativa, em 2032, o empreendimento deve produzir mais de mil toneladas de hidrogênio por dia, possibilitando a entrega 2,2 milhões de toneladas de amônia verde por ano.

Recentemente as empresas fecharam um Memorando de Entendimentos com o Porto do Açu para promover estudos de apoio que viabilizem usinas eólicas em alto-mar (offshore) e unidades de hidrogênio verde na costa do empreendimento portuário para atender o mercado interno.

Agora a estratégia das companhias com Pecém é viabilizar uma planta de produção e comercialização de hidrogênio verde e seus derivados utilizando o terminal cearense para exportar a produção, principalmente, para países da Europa, além do fato de Pecém ter como acionista o Porto de Roterdã.

Ao Valor, o presidente da Comerc Eficiência, Marcel Haratz, e o diretor de Novos Negócios da Casa dos Ventos, Lucas Araripe, lembram que já haviam firmado um Memorando de Entendimento (MOU) com o Governo do Estado do Ceará e outro com o próprio Complexo do Pecém para assegurar sua participação à frente do projeto.

“O Brasil tem uma posição geográfica muito boa, possui recursos de geração renovável, mas precisa dar incentivos ao hidrogênio verde para que isso cresça e trazer isso como uma pauta importante para que o país não fique para traz”, diz Haratz.

A planta deve ocupar uma área de até 60 hectares na Zona de Processamento de Exportação do Ceará (ZPE Ceará) e evitar a emissão de até 430 mil toneladas de CO2 por mês, por meio da geração de Hidrogênio Verde.

“Açu e Pecém são exemplos de projetos maiores com hidrogênio e amônia para exportação, mas também estamos estudando os portos de Aratu e Suape, na Bahia e Pernambuco, que estão em estágio mais inicial de tratativas com o governo e os portos”, afirma Araripe.

A parceria traz ganhos para os dois lados. A Comerc, como gestora de energia, traz a carteira de 4,1 mil unidades consumidoras e detém 16% do Mercado Livre de Energia, o que corresponde a 6% da carga total de energia do país. Já a Casa do Ventos traz o conhecimento de desenvolvimento de grandes parques eólicos para um negócio em que 70% do custo de produção vem da energia elétrica.

“Tendo a Vibra como acionista da Comerc e a Casa dos Ventos com a TotalEnergies como acionista, a parceria ganha ainda mais robustez para projetos de grande porte no Brasil”, acrescenta Haratz.

Os executivos contam que os estudos precisam avançar ainda na modelagem de estrutura de dívida ideal para financiar o projeto e a infraestrutura onde será instalada a planta. O BNDES é um dos players que publicamente tem demonstrado interesse em financiar uma planta em escala, mas há ainda uma movimentação internacional de fundos de investimentos ou até mesmo subsídios como alternativa.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/12/2022

RESTRIÇÕES À EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DA RÚSSIA COLOCAM FOCO NA DEMANDAS DE CHINA E ÍNDIA

Limite de preço e proibição da UE sobre remessas de petróleo russo entram em vigor nesta segunda-feira (5)
Por Nikkei Ásia — Dubai

Os compradores de petróleo da Ásia, liderados pela Índia e pela China, mantêm as perspectivas para o setor de petróleo da Rússia em suas mãos, à medida que um conjunto de restrições globais às exportações russas de petróleo entra em vigor.

Um embargo da União Europeia (UE) às importações de petróleo russo a partir desta segunda-feira (5) é a tentativa do bloco de punir Moscou por invadir a Ucrânia e ocorre meses depois que os Estados membros liderados pela Alemanha tentaram reduzir sua dependência da energia russa.

A proibição já havia levado a Rússia a desviar mais remessas para a Ásia. — Foto: Andrey Rudakov/Bloomberg

A UE também fez parte dos esforços dos principais países industrializados do G-7 para criar um teto de preço para o petróleo russo, que também está sendo lançado nesta segunda-feira.

Definido inicialmente em US$ 60 por barril, o limite de preço pretende funcionar proibindo o seguro para qualquer remessa de petróleo russo, a menos que o limite seja respeitado.

O petróleo russo já está sendo negociado com grandes descontos em relação aos preços de referência internacionais do petróleo bruto, um sinal de que Moscou tem um grupo limitado de compradores, já que os clientes da UE recuaram.

"Nas últimas semanas, os Urais russos foram vendidos com um desconto de até US$ 30 por barril em relação ao Brent", disse Ehsan ul Haq, analista-chefe de pesquisa de petróleo da Refinitiv em Londres, referindo-se a dois principais preços de referência do petróleo.

O diferencial de preço significa que, por enquanto, é improvável que o limite tenha um grande efeito. Mas a questão é para onde os preços podem ir a partir daqui, com a demanda da Ásia - em particular da China e da Índia - provavelmente desempenhando um papel importante.

Os preços globais de referência do petróleo subiram mais de 2% nesta segunda-feira, com o início das restrições às exportações russas. O mercado também parecia estar respondendo às indicações na China de que o país estava relaxando algumas de suas rígidas restrições, o que estimularia a atividade econômica e, portanto, a demanda por petróleo.

Em uma reunião Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), no fim de semana, ministros disseram que estavam prontos para tomar medidas adicionais imediatas para apoiar o equilíbrio do mercado de petróleo, se necessário. Eles não anunciaram nenhuma mudança na produção da OPEP.

Antes, a previsão de demanda por petróleo havia piorado com o aumento dos casos de covid-19 na China, disse o principal analista de petróleo bruto da Refinitiv, Ehsan ul Haq. "Se houver menos demanda por seus produtos refinados, os refinadores comprarão menos petróleo bruto", disse.

Giovanni Staunovo, analista de commodities do UBS em Zurique, disse que a Rússia se tornará mais dependente de clientes de petróleo na China, Índia e Turquia. "Se, por exemplo, a demanda chinesa permanecer fraca por mais tempo, isso significaria que os equilíbrios do mercado diminuiriam e provavelmente resultaria em descontos maiores no petróleo russo."

Em novembro, a China estava importando 1,05 milhão de barris por dia de petróleo bruto russo transoceânico, com mais 850 mil bpd vindo de oleodutos, disse Viktor Katona, chefe de pesquisa de petróleo bruto da Kpler.

"Quanto à compra de petróleo russo pela Índia, as importações de novembro chegaram a 1,049 milhão de barris por dia", disse Katona. "Isso é quase 100 mil a mais do que em outubro e esperamos que dezembro esteja muito alinhado com o mês passado, sendo até marginalmente mais alto."

Katona disse que os refinadores indianos poderiam levar outros 500 mil a 600 mil barris por dia da Rússia. "A compra de petróleo russo pela Índia em novembro é a segunda maior já registrada. Então, o interesse existe", disse Katona.

O aumento da dependência da Rússia em relação aos compradores asiáticos também significa que a dinâmica do transporte marítimo mudará.

Espera-se que as rotas marítimas mais longas criem alguma turbulência logística para Moscou, exacerbando o aperto na disponibilidade de navios-tanque e aumentando os custos de frete e petróleo.

As cargas de petróleo com destino à Índia e à China devem viajar milhares de quilômetros a mais em comparação com a viagem de rotina para a Europa.

"Com mais descargas asiáticas de petróleo e produtos russos, a duração média da viagem inevitavelmente aumentará", disse Katona. "Enquanto uma viagem Rússia Báltico-Roterdã levava de 6 a 7 dias, uma viagem do mesmo porto russo para a Índia levaria de 35 a 40 dias."

A Rússia disse que não reconhecerá o teto de preço do G-7. Muitos analistas esperam que o país tente enviar petróleo usando uma frota paralela de embarcações mais antigas que não usam o seguro. "Não está claro se existem embarcações suficientes para manter totalmente os fluxos da Rússia", escreveram analistas do Goldman Sachs em 23 de novembro.

Umud Shokri, estrategista de energia baseado em Washington e consultor de política externa da Gulf State Analytics, disse que Moscou não tem muitas opções. "Quando as sanções são impostas a um país produtor de petróleo, elas não apenas causam uma diminuição gradual na produção e na capacidade de exportação, mas também tornam a questão da comercialização um sério risco, pois torna-se um desafio entrar no campo do transporte de petróleo russo devido a sanções."

A Europa, enquanto isso, buscará alternativas ao petróleo russo em todo o mundo, de acordo com Katona, incluindo "América Latina, África Ocidental, Estados Unidos e mais petróleo bruto produzido internamente".

"Os produtores do Oriente Médio serão os que mais se beneficiarão com a proibição da UE ao petróleo transoceânico russo, pois isso lhes dará a oportunidade de aumentar sua participação no mercado", disse Katona. "Os produtores de petróleo asiáticos, como a Indonésia, não se beneficiariam tanto porque não produzem o mesmo tipo de petróleo bruto que a Rússia".
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/12/2022

ANAC ALERTA GOVERNO ELEITO SOBRE RELICITAÇÃO DE AEROPORTOS

Dirigentes da agência pediram à equipe de transição que processo de aeroporto de RN não seja brecado
Por Rafael Bitencourt — De Brasília

Luiz Ricardo Nascimento, da Anac: relicitação é uma "curva de aprendizado" — Foto: Divulgação

O risco de retroceder no plano de relicitação de aeroportos deficitários levou a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) a fazer um alerta à equipe de transição de governo. Os dirigentes da agência pediram ao grupo de trabalho (GT) de infraestrutura que, ao analisar os projetos da atual gestão, não interrompa o trâmite do aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN).

A relicitação do terminal de passageiros de Natal é considerada o processo-chave que abrirá caminho para a devolução de mais dois aeroportos: Viracopos (SP) e Galeão (RJ). No caso dos dois terminais, a negociação encontra-se em fase anterior e é considerada mais complexa.

O aeroporto de São Gonçalo do Amarante, o Asga, foi o primeiro terminal de passageiros a ser concedido pelo governo federal à iniciativa privada, em 2011. Na época, havia grande expectativa do mercado e do governo com o crescimento do fluxo de passageiros, que já era registrado pelo setor e poderia crescer ainda mais nos anos seguintes com a Copa (2014) e as Olimpíadas (2016).

"Avançar com o Asga é bastante importante porque seria o primeiro. É uma curva de aprendizado para os próximos", disse o diretor da Anac Luiz Ricardo Nascimento. Ele foi um dos representantes da agência a participar, na última quarta-feira, da reunião com a equipe de transição.

Nascimento disse que os integrantes do GT demonstraram concordar com as preocupações dos dirigentes de órgão regulador. A reunião contou com as presenças da ex-ministra do Planejamento e ex-presidente da Caixa, Miriam Belchior, e do ex-coordenador do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e ex-ministro da Secretaria Especial de Portos, Maurício Muniz.

O aeroporto potiguar é operado pela Inframerica, que administra o aeroporto de Brasília e é controlada pelo grupo argentino Corporación América. Uma das etapas mais difíceis foi vencida: a definição do valor da indenização pelos investimentos realizados, mas não amortizados.

Questionada, a Anac informou que a Inframerica será compensada em R$ 549 milhões, base de dezembro de 2021, ao entregar o ativo a um novo concessionário. O valor poderá sofrer alteração com descontos referentes a outorgas que vencerem até a data da devolução do ativo ou por eventual recurso que for acatado.

“A relicitação é um instituto importantíssimo e precisa encaminhar soluções efetivas para quem aderiu ao processo. Os investimentos foram realizados e será preciso que o governo, com participação ativa do TCU [Tribunal de Contas da União], avalie em cada caso, todas as possibilidades”, defendeu Fábio Carvalho, da Aeroportos do Brasil (ABR).

O processo do Asga está em análise no TCU. Há cerca de um ano, a relicitação aguarda um parecer em plenário do ministro Aroldo Cedraz, relator do caso.

Integrantes do governo consideram que as grandes questões técnicas e legais da devolução amigável do aeroporto de Natal, com problemas no contrato, já foram sanadas junto às unidades técnicas e a outros ministros do órgão de controle. A grande expectativa, desde o início do ano, é com a análise do relator.

A Inframerica informou que o pedido de devolução amigável do aeroporto foi apresentado há quase três anos. “A excessiva demora no processo é vista com muita preocupação pela concessionária, visto que o contrato atual do terminal aéreo não é sustentável financeiramente.”

O secretário nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura, Ronei Glanzmann, afirma que “grandes players globais” se interessam pelo Asga.

Glanzmann diz que Viracopos, apesar de passar por um bom momento em que dobrou a receita bruta para R$ 1,5 bilhão após a pandemia, recorreu à relicitação para se salvar dos efeitos da recuperação judicial que poderia resultar na cassação do contrato de concessão.

A relicitação de Viracopos está na unidade técnica do TCU e o cálculo da indenização é mantido em sigilo. A Anac informa que a concessionária, do grupo francês Egis Airport Operation deve R$ 1,6 bilhão em outorga e R$ 484 milhões em multas.

A concessionária de Galeão assinou em novembro o aditivo contratual para aderir à relicitação. Isso é necessário para que o terminal seja transferido para novo administrador.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/12/2022

CÚPULA DA PF CORRE PARA OCUPAR CARGOS NO EXTERIOR AINDA SOB A CANETA DE BOLSONARO

Parte da cúpula da PF deve ocupar cargos no exterior; indicações já estão tramitando internamente
Por Marcelo Rocha, Folhapress — Brasília

Com a derrota de Jair Bolsonaro (PL) na eleição, o comando da Polícia Federal deu início a uma espécie de transição antecipada e está definindo o destino dos dirigentes após o fim do governo.

Parte da cúpula da PF deve ocupar cargos no exterior. As indicações já estão tramitando internamente.

Para alguns tipos de oficialatos, o processo de indicação é mais simples, bastando a decisão interna do órgão, porque o acordo se dá com a polícia do país destinatário.

No caso das adidâncias, no entanto, como se trata de um agregado à estrutura diplomática, necessita de autorização da cúpula do governo, como Ministério da Justiça e Presidência da República.

Além da direção da PF, assessores do ministro Anderson Torres, da Justiça, também se movimentam por postos fora do Brasil.

Algumas das indicações são para cargos que só vão vagar no semestre que vem ou no final de 2023.

O diretor-geral da Polícia Federal, Márcio Nunes de Oliveira, por exemplo, deve ir para a Espanha.

O delegado Caio Rodrigo Pellim, diretor de Investigação e Combate ao Crime Organizado, foi escolhido para atuar junto ao Departamento contra o Crime Organizado Transnacional da OEA (Organização dos Estados Americanos), em Washington, nos Estados Unidos.

Também foi publicada no “Diário Oficial da União” a designação da chefe de gabinete do diretor-geral da PF, a delegada Maria Amanda Mendina de Souza, para a função de oficial de ligação junto à Europol em Haia, na Holanda, pelo prazo de dois anos.

A delegada Mariana Paranhos Calderon, da Diretoria de Gestão de Pessoal, e o delegado Alessandro Moretti, da Diretoria de Inteligência Policial, devem ser os escolhidos para as representações brasileiras no Uruguai e na França, respectivamente.

Foi solicitada ainda a criação de dois postos em Boston, nos EUA, para abrigar auxiliares do atual titular da pasta da Justiça. As vagas devem ser destinadas aos delegados Marcos Paulo Cardoso Coelho da Silva, chefe de gabinete de Torres, e Alfredo Carrijo, da Secretaria de Operações Integradas do ministério.

A “Folha de S. Paulo” enviou perguntas à PF e ao Ministério da Justiça na sexta-feira (2), mas não houve resposta até a conclusão desta reportagem.

Os policiais federais designados para missões nas representações brasileiras no exterior têm direito a uma indenização, sobre a qual não incide o abate-teto (desconto ao que excede os salários do ministros do Supremo Tribunal Federal, no valor atual de R$ 39,3 mil).

Além disso, têm direito a acompanhamento de dependentes, com passagens custeadas pelos cofres públicos, além do transporte de mobiliário e bagagens.

Uma vaga fora do país garante aos ocupantes de cargos de direção da PF uma temporada distante da corporação no momento em que grupo político sucede outro no comando do país, o que vai acontecer em poucas semanas com a troca de Bolsonaro pelo presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O posto pode também abrigar servidores submetidos a desgastes na corporação, caso ocorrido com o delegado Fernando Segovia, diretor-geral da PF no governo de Michel Temer (MDB).

Numa entrevista à Reuters em 2018, o policial afirmou que eram frágeis os indícios coletados pela PF sobre a suspeita de pagamento de propina a Temer em troca de favorecer empresas na prorrogação de concessões nos portos.

As declarações repercutiram e, desgastado, Segovia deixou o comando da corporação. Temer o nomeou para um posto na Itália. No final de 2021, ele retornou ao país.

Dois outros ocupantes do cargo de diretor-geral do período de Bolsonaro também foram para fora após deixarem suas cadeiras. Maurício Valeixo, escolhido na época de Sergio Moro, e Rolando de Souza, do período de André Mendonça, foram para Washington.

Luiz Flávio Zampronha, ex-diretor de Investigação e Combate ao Crime Organizado na gestão anterior à atual da PF, foi para Haia atuar como oficial de ligação quando a gestão terminou.

As indicações, por em alguns casos depender de autorização do presidente da República, são aceleradas de modo a evitar que o próximo governante vete as nomeações.

No ano passado, Igor Romário de Paula, delegado que chefiou o grupo da PF na Lava-Jato em Curitiba, teve a indicação brecada para o cargo de adido no Canadá.

A decisão de nomeação foi do ex-diretor-geral Rolando de Souza. Seu sucessor, Paulo Maiurino, havia referendado o ato, mas o processo paralisou na Casa Civil. Maiurino revisou, então, sua decisão. Atualmente, o delegado Cairo Costa Duarte cumpre a missão no país da América do Norte.

O ministro Anderson Torres (Justiça) deve voltar para a Secretaria da Segurança Pública do DF.

Em outros setores do governo, movimentações também têm ocorrido para postos de mandato, caso dos adidos. No mês passado, Bolsonaro nomeou Gilson Machado para a presidência da Embratur (Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo).

Machado foi ministro do Turismo e deixou o cargo para disputar o Senado por Pernambuco. Ele acabou com 29%, derrotado para Teresa Leitão (PT), que fez 46%. Ele ficou conhecido como o sanfoneiro de Bolsonaro e se tornou um dos nomes mais próximos do presidente.

A nomeação para o comando da Embratur prevê um mandato de quatro anos no cargo. A lei que trata do órgão, porém, afirma que o chefe do Executivo pode demiti-lo. Assim, Lula pode retirá-lo do posto quando assumir o Palácio do Planalto, em 1 de janeiro.

O mandatário também escolheu dois aliados para mandatos de três anos, renováveis, como integrantes da Comissão de Ética Pública da Presidência da República.

Os cargos funcionam com mandatos – portanto, são indemissíveis e integrarão o colegiado durante boa parte do terceiro mandato do presidente eleito.

Um deles é Célio Faria Júnior, ministro-chefe da Secretaria de Governo, e o outro é João Henrique Nascimento de Freitas, assessor especial no Palácio do Planalto.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/12/2022

MULTILOG FAZ MAIS UMA AQUISIÇÃO E ANTECIPA MARCA DO BILHÃO

Empresa fechou a compra da Apoio Logística para diversificar seu portfólio de serviços e CDs
Por Luiza Ferraz — São Paulo

Aquisição da Apoio Logística pode adicionar 15% ao faturamento — Foto: Divulgação/ Valor Econômico

Cinco meses depois de comprar a Martins & Medeiros, a Multilog acaba de fechar a aquisição da Apoio Logística, que pode adicionar mais 15% de faturamento no ano que vem. A operadora logística catarinense também tem

conseguido manter a expansão orgânica e o alinhamento das duas estratégias fez a Multilog antecipar em três anos a meta de receita.

A companhia projetava atingir R$ 1 bilhão em faturamento daqui a três anos, mas vai fechar 2022 neste patamar. Com a incorporação das duas aquisições do ano, deve saltar a R$ 1,4 bilhão em 2023.

Enquanto a transação da Martins & Medeiros agregou operação na região Nordeste, a compra da Apoio vai ajudar a companhia na diversificação de portfólio de serviços com centros de distribuição não-alfandegados — algo que a empresa vem buscando desde 2017.

Serão absorvidas pela Multilog seis unidades operacionais da Apoio que estão distribuídas por São Paulo e Santa Catarina e compreendem 200 mil m² de área total, sendo 180 mil m² de área coberta, aumentando a capacidade da Multilog em mais de 100 mil posições de pallets.

“Há 10 anos, a Multilog era 100% dependente de recintos alfandegados e estamos buscando com aquisições um complemento de serviços, como é o caso da Apoio”, explica Djalma Vilela, CEO da Multilog. “Vejo que é um momento ainda de amadurecimento do setor logístico no Brasil. Temos um mercado bastante pulverizado e grande potencial de crescimento no no nosso país, que é continental.”

A Multilog adiou para o ano que vem um plano de emissão de debêntures, inicialmente de R$ 500 milhões, dado o ajuste na curva de juros que tornou a dívida mais cara. A companhia não tinha urgência na captação, dado que consegue bancar as duas compras deste ano com a geração de caixa e com financiamento bancário.

Para o próximo ano, a empresa já tem em vista duas aquisições, e aí o acesso ao mercado de capitais pode vir a calhar – inclusive com oferta de ações. A Multilog trabalha com a possibilidade de um IPO no ano que vem, o que vai depender do momento de mercado.

Nas transações de M&A em discussão, uma já está em diligência avançada e deve ser finalizada entre fevereiro e abril, e a outra deve ficar para o segundo semestre. No ano seguinte, em 2024, a ideia é chegar a pelo menos mais um país do Mercosul.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/12/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CASCO DO ANTIGO PORTA-AVIÕES TROCA DE REBOCADOR, MAS SEGUE SEM PODER ATRACAR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05/12/2022 - 15:45

Rebocador ‘Alp Centre’ abasteceu no porto entre dias 8 e 9 de novembro (Divulgação Suape)

Empresa de rebocagem afirmou que segue cumprindo transporte do ex-NAe São Paulo e aguardando definição das autoridades sobre local de destino da embarcação, que está próxima à costa de Pernambuco

O rebocador Alp Centre, que transportava o casco do antigo porta-aviões São Paulo desde o início de

outubro, foi substituído na manhã do último sábado (3). O comboio com o casco do ex-navio aeródromo (NAe) São Paulo se encontra na costa pernambucana, mas foi impedido de atracar pela Justiça Federal em Pernambuco.

O Alp Guard, que pertence ao mesmo grupo holandês (Alp) do outro rebocador, arrasta a embarcação que será desmantelada, na mesma área, a cerca de 30 quilômetros do Porto de Suape, escoltado por uma embarcação da Marinha do Brasil. Já o Alp Centre, que vagou por meses no Oceano Atlântico, se encaminhou ao Rio de Janeiro, para onde deveria ter retornado desde que foi proibido de entrar na Turquia. Uma fonte ouvida pela reportagem afirmou que o rebocador desligou o sistema de localização desde o momento em que passou por Alagoas, na altura de Maragogi.

Procurada pela Portos e Navios, a MSK Maritime Services & Trading confirmou a substituição e informou que a troca ocorreu se deu por cautela, como medida de segurança em razão de não haver combustível disponível em Suape para reabastecimento. Em nota, a empresa de transporte marítimo que participa da operação ressaltou que o novo rebocador está com tanque cheio. Segundo a MSK, os dois rebocadores pertencem à mesma empresa e são exatamente iguais, sendo o atual um ano mais novo.

A MSK Maritime Services & Trading reiterou que segue cumprindo sua obrigação de transporte da embarcação e no aguardo da definição das autoridades competentes sobre o local de destino do navio. “A empresa reitera que possui todos os relatórios de especialistas em materiais perigosos independentes, credenciados globalmente, fornecidos pelo proprietário e aprovados pelo Ibama, atestando sua impossibilidade de fazer qualquer mal ao meio ambiente e à saúde no estado em que se encontra”, afirmou no comunicado.

O Porto de Suape afirma que não recebeu qualquer solicitação de programação de abastecimento por parte da empresa proprietária do rebocador. E reitera que não há falta de combustível no atracadouro, atividade esta sob responsabilidade das empresas que operam granéis líquidos no porto organizado.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/12/2022

FROTA DE PORTA-CONTÊINERES INATIVOS CRESCE LENTAMENTE NA SEGUNDA QUINZENA DE NOVEMBRO

Da Redação NAVEGAÇÃO 04/12/2022 - 20:59

A frota mundial de navios porta-contêineres inativos continuou a crescer lenta mas constantemente na segunda quinzena de novembro. A fraca demanda de carga levou as transportadoras a realizar mais viagens em branco, com a inatividade dos navios subindo para 5,3%, informou a Alphaliner.

Enquanto a frota ociosa cresceu 124.897 TEUs na última quinzena, a contagem em unidades caiu e está estimada em 13 navios. O movimento indica que navios maiores estavam saindo de serviço, com travessias para o Extremo Oriente canceladas.

Em 21 de novembro, a frota mundial de embarcações inativas atingiu 271 unidades, com 1.361.122 TEUs. Duas semanas antes, eram 284 navios e 1.236.225 TEUs.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/12/2022

PORTO DE ITAJAÍ PERMANECERÁ MUNICIPAL POR DOIS ANOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/12/2022 - 20:39

O Porto de Itajaí continuará sob administração municipal pelos próximos dois anos. Convênio nesse sentido foi assinado da quinta-feira (1) no gabinete da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, em Brasília, a pedido do Ministério da Infraestrutura e Transportes Aquaviários. O prefeito de Itajaí em exercício, Marcelo Sodré, o superintendente do porto, Fábio da Veiga, o secretário nacional de Portos, Mário Povia, e o presidente do Ernando Alves Junior, presidente do Sindicato dos Arrumadores da Intersindical Laboral, participaram da assinatura. O convênio com o município encerraria em 31 de dezembro deste ano.

"A prorrogação por mais dois anos de atividades nos deixa mais confiantes de que o Porto de Itajaí estará com seus portões abertos para movimentar e incrementar cada vez mais suas operações", destaca Fábio da Veiga, superintendente do Porto de Itajaí.

O Complexo Portuário de Itajaí movimenta mais de 70% do comércio de Santa Catarina e quase 5% do nacional. É também o segundo maior em movimentação de cargas conteinerizadas no país, atrás apenas do Porto de Santos. Além disso, a atividade portuária proporcionou o crescimento do PIB do município de Itajaí em mais de 50%.

"A prorrogação do convênio foi uma solicitação do próprio Ministério da Infraestrutura e comprova que a administração municipal tem conduzido as atividades portuárias com muita responsabilidade e eficiência nas últimas décadas", explica Marcelo Sodré, prefeito de Itajaí em exercício.

O contrato de Convênio de Delegação da autoridade portuária ao município foi formalizado em 1997 e proporcionou protagonismo financeiro e econômico à cidade. Com a prorrogação, a manutenção das operações portuárias está garantida por dois anos ou até que seja finalizado o processo de desestatização do Porto de Itajaí. Devem ser investidos cerca de R$ 2 bilhões para desenvolvimento do terminal por parte da empresa vencedora do leilão.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/12/2022

PORTO DO ITAQUI SUPERA MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE 2021
Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/12/2022 - 20:29

O mês de dezembro começou com números de superação para o Porto do Itaqui. Na quinta-feira (1°), com a desatracação do navio "Ji Xian Feng" do berço 100, carregado com 67 mil toneladas de milho, o porto público do Maranhão superou o volume movimentado em todo o ano de 2021: 31.064 milhões de toneladas. De janeiro até este primeiro dia de dezembro, Itaqui movimentou 31,1 milhões de toneladas de cargas.

Os grãos foram a principal carga a puxar esses resultados, com quase 19 milhões de toneladas (soja, milho e farelo), o que corresponde a um aumento de 30% em relação ao mesmo período do ano passado. Desse volume, a soja responde por 11,2 milhões de toneladas e o milho chega a 5,6 milhões de toneladas. Destaque para o crescimento da carga de milho, que está 89% acima do volume de janeiro a dezembro de 2021, quando foram registradas 2,9 milhões de toneladas.

“Esse resultado vem coroar o trabalho feito por nossa equipe e por todos os envolvidos nas cadeias produtivas que movimentam as operações realizadas pelo Itaqui. Além disso, confirma a importância dos investimentos que temos feito visando a expansão de infraestrutura para atender às crescentes demandas do mercado, principalmente do Arco Norte do Brasil”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

Os investimentos devem seguir na pauta da gestão do Porto do Itaqui, considerando a expectativa para a safra brasileira de grãos, cereais e leguminosas. De acordo com estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a produção brasileira deve atingir a marca de 288,1 milhões de toneladas em 2023, o que representa um aumento de 9,6% em relação a 2022 (25,3 milhões a mais).

No Maranhão, o plantio da soja neste ano deve ocupar cerca de 1,2 milhão de hectares, 5% mais do que a área plantada no ano passado. E a expectativa dos produtores é de que a produção de grãos no estado – soja e milho – ultrapasse a marca de 7,1 milhões de toneladas em 2023.

Com base no volume registrado até agora e no mapa de atracação para este último mês do ano, a área de planejamento da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), gestora do Porto do Itaqui, prevê fechar 2022 com movimentação acima dos 32 milhões de toneladas de cargas.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/12/2022

PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS ATINGE 4,180 MILHÕE DE BARRIS EM NOVEMBRO
Da Redação OFFSHORE 04/12/2022 - 20:23

A produção de petróleo e gás em novembro somou 4,180 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d), sendo 3,245 milhões de barris diários de petróleo (bbl/d) e 148,747 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia (m3/d). No petróleo, houve aumento de 3,1% na comparação com o mês anterior e de 16,8% na comparação com outubro de 2021. Já no gás natural, o aumento foi de 4% em relação a setembro e de 12,9% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

Foi a maior produção já registrada no Brasil, tanto de petróleo quanto de gás natural. Até então, o mês com maior produção de petróleo havia sido janeiro de 2020, quando foram produzidos 3,168 milhões de bbl/d. No caso do gás natural, a maior produção havia sido em setembro de 2022, quando foram produzidos 143,070 milhões de m3/d de gás natural. O mês de setembro também havia registrado a maior produção total: 4,048 milhões de boe/d.

Pré-sal
A produção no pré-sal em outubro foi de 3,142 milhões de boe/d e correspondeu a 75,2% da produção brasileira. Foram produzidos 2,459 milhões de bbl/d de petróleo e 108,61 milhões de m3/d de gás natural por meio de 130 poços. Houve aumento de 4,8% em relação ao mês anterior e de 19% na comparação com o mesmo mês do ano anterior.

Aproveitamento do gás natural
Em outubro, o aproveitamento do gás natural foi de 98,1%. Foram disponibilizados ao mercado 55,02 milhões de m3/d e a queima foi de 2,91 milhões de m3/d. Houve redução na queima de 8,1% em relação ao mês anterior e de 33,1% em comparação com outubro de 2021.

Origem da produção

Em outubro, os campos marítimos produziram 97,6% do petróleo e 85,1% do gás natural. Os campos operados pela Petrobras foram responsáveis por 90,83% do total produzido. A produção teve origem em 6.119 poços, sendo 497 marítimos e 5.621 terrestres.

Campos e instalações
No mês de outubro, o campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo e gás natural, registrando 870,43 mil bbl/d de petróleo e 42,35 milhões de m3/d de gás natural.

A instalação com maior produção de petróleo foi a Petrobras 77, que produziu 166,417 mil bbl/d nos campos de Búzios e Tambuatá. A que teve maior produção de gás natural foi a FPSO Guanabara, tendo produzido 9,18 milhões de m3/d de gás natural no campo de Mero.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/12/2022

MULTILOG ADQUIRE A APOIO LOGÍSTICA E SERVIÇOS
Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/12/2022 - 20:18

Estratégia da Multilog de diversificação e expansão das operações tem outras aquisições previstas para 2023

A Multilog, plataforma consolidadora de operações logísticas, concluiu o processo de aquisição integral da Apoio Logística e Serviços. Todas as etapas e requisitos para a conclusão da transação foram cumpridas e toda a estrutura da Apoio passa a fazer parte da Multilog.

A aquisição completa da Apoio Logística e Serviços incrementará o faturamento da Multilog em 15%. O objetivo é expandir a especialização e a oferta de serviços para os clientes, agregando mais conhecimento e estrutura no transporte, distribuição e armazenagem de cargas e fortalecer a expertise em processos não-alfandegados. Esse passo representa a absorção da excelência e da experiência na oferta de serviços com processos e controles de fluxos logísticos.

Com a capacidade de atender às necessidades dos mais diversos segmentos, a estrutura da Multilog amplia a cadeia logística desde a chegada da carga, passando pela nacionalização, até a distribuição. A aquisição gera uma expansão de 25% na força de trabalho da Multilog, chegando a 2,8 mil colaboradores.

Serão absorvidas pela Multilog as seis Unidades operacionais — Sumaré, Mauá e Barueri (SP), Joinville, Itajaí e Araquari (SC) —, que compreendem 200 mil m² de área total.

“Com a aquisição da Apoio Logística e Serviços, estamos dando sequência à estratégia da Multilog de diversificação da operação e expansão nacional, e posteriormente para o Mercosul, com fluidez, consistência e perenidade. Dentro do planejado, pretendemos fechar outras aquisições em 2023”, disse Djalma Vilela, presidente da Multilog.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/12/2022

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no Linledin.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2
Fonte : InforMS
Data: 05/12/2022