

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 158/2022
Data: 06/12/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
COM PENTACAMPEÃO EDILSON, CONFRARIA DO PORTO DE SANTOS FAZ ÚLTIMO ENCONTRO DO ANO EM NAVIO CRUZEIRO	4
COSTA FAVOLOSA ATRACA PELA PRIMEIRA VEZ NA TEMPORADA NO PORTO DE SANTOS.....	5
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	5
NOVA VERSÃO DO PROTOCOLO DIGITAL PASSA A PERMITIR RESPOSTA AO CIDADÃO	5
IMPOSTO DE RENDA NO BRASIL COMPLETA 100 ANOS NESTE MÊS	6
BE NEWS – BRASIL EXPORT	7
EDITORIAL – UM PROBLEMA QUE NÃO PODE SER IGNORADO	7
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR	7
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	8
<i>O túnel de Tarcísio 1</i>	8
<i>O túnel de Tarcísio 2</i>	8
<i>O túnel de Tarcísio 3</i>	8
<i>TradeLens</i>	9
NACIONAL - SETOR PORTUÁRIO DEFENDE MAIS 5 ANOS DE REPORTO E MUDANÇAS EM PROJETOS DE REFORMA	9
NACIONAL - ESTUDO SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS IDENTIFICA RISCOS E APONTA SOLUÇÕES PARA PORTOS.....	11
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM ASSINA TERCEIRO PRÉ-CONTRATO PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE .	13
REGIÃO SUDESTE - PETROBRAS TERÁ UNIDADE DE PRODUÇÃO DE BIOQAV E DIESEL RENOVÁVEL EM CUBATÃO (SP)	15
REGIÃO SUL - SETE COMPANHIAS PORTUÁRIAS DO PARANÁ ESTÃO NO RANKING DAS MAIORES EMPRESAS DO SUL.....	16
PORTUGAL - NUNO ARAÚJO ANUNCIA SAÍDA DA PRESIDÊNCIA DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO	17
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	17
COSTA FAVOLOSA ATRACA NO PORTO PELA PRIMEIRA VEZ NA TEMPORADA E ESTRANGEIROS PASSEIAM EM SANTOS	18
HIDROVIAS DO BRASIL: SAÍDA PELOS RIOS	18
CONGRESSO NACIONAL DA MAGISTRATURA DO TRABALHO OCORRE DE FORMA SILENCIOSA	19
EMBAIXADOR DO REINO DOS PAÍSES BAIXOS VISITA SUAPE PARA CONHECER POTENCIAL DO COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO.....	20
PORTO DE ITAGUAÍ AVALIARÁ IMPLANTAÇÃO DE NOVO CANAL DE NAVEGAÇÃO.....	21
MAERSK E IBM DESCONTINUARÃO PLATAFORMA DE COMÉRCIO GLOBAL HABILITADA PARA BLOCKCHAIN	21
MAERSK, COSCO, ONE E HAPAG-LLOYD AUMENTAM SEUS GANHOS MÉDIOS POR TEU NO TERCEIRO TRIMESTRE.....	22
GOVERNO DO ESTADO ASSINA A HOMOLOGAÇÃO DA LICITAÇÃO DO LOTE NOROESTE, VENCIDA PELO GRUPO ECORODOVIAS.....	23
JORNAL O GLOBO – RJ	25
PETROBRAS: AUMENTO DE INVESTIMENTO EM NOVAS RESERVAS DE PETRÓLEO ESTÁ NOS PLANOS DO NOVO GOVERNO.....	25
PETROBRAS REDUZ PREÇOS DA GASOLINA EM 6,09% PARA AS DISTRIBUIDORAS. DIESEL CAI 8,17%	26
JAQUES WAGNER DIZ QUE GOVERNO ELEITO CONCORDA COM CORTE DE R\$ 30 BI NA 'PEC DA TRANSIÇÃO'.....	27
INTEGRANTES DA TRANSIÇÃO DEFENDEM PEC: 'ESTAMOS PEDINDO ESPAÇO FISCAL MÍNIMO', AFIRMA EX-MINISTRO	28
RELATÓRIO DA 'PEC DA TRANSIÇÃO' TEM PRAZO DE DOIS ANOS, CUSTO DE R\$ 198 BI E BRECHA PARA LIBERAR EMENDAS EM 2022	30
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	32
'LULA NUNCA FOI RESPONSÁVEL DO PONTO DE VISTA FISCAL', DIZ CARLOS KAWALL, EX-SECRETÁRIO DO TESOUREIRO	32
PEC DA TRANSIÇÃO É APROVADA EM COMISSÃO NO SENADO COM AMPLIAÇÃO DO TETO EM R\$ 145 BI EM 2022 E 2023	33
'AINDA NÃO DÁ PARA DIZER QUE O PIOR JÁ PASSOU'	34
GRUPO DE TRANSIÇÃO ESTUDA INCLUIR NEGOCIAÇÃO COLETIVA DE SERVIDORES EM NOVA LEGISLAÇÃO	36
BNDES ALCANÇA US\$ 100 BI EM CRÉDITO PARA EXPORTAÇÃO PROPONDO AJUSTES PARA EMPRESTAR MAIS	37
VALOR ECONÔMICO (SP)	40
ARCELORMITTAL ADQUIRE EMPRESA HOLANDESA DE RECICLAGEM DE SUCATA RIWALD	40
FACHIN ARQUIVA INQUÉRITO DA LAVA-JATO CONTRA RENAN CALHEIROS	41
RETA FINAL DE GOVERNOS TEM SEQUÊNCIA DE LEILÕES DE DESESTATIZAÇÃO	41
TURQUIA REGISTRA FILA DE PETROLEIROS APÓS INÍCIO DE MEDIDAS CONTRA PETRÓLEO RUSSO	42



PORTAL PORTOS E NAVIOS	43
CATERPILLAR E WILSON SONS DESENVOLVERÃO SOLUÇÕES PARA REDUZIR IMPACTO AMBIENTAL DE REBOCADORES E EMBARCAÇÕES OFFSHORE	44
ANTAQ LANÇA ESTUDO SOBRE IMPACTOS CAUSADOS PELA CRISE CLIMÁTICA EM PORTOS	44
PLANO DIRETOR DE SUAPE 2030 NA FASE FINAL DE REVISÃO E ATUALIZAÇÃO	46
DE AÇO A SUCO DE LIMÃO: PAÍSES AMPLIAM RESTRIÇÕES A EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS	47
PORTOS PRIVADOS MELHORAM ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL	48
FS E VLI REALIZAM OPERAÇÃO PIONEIRA DE TRANSPORTE DE ETANOL DE MILHO PELA FERROVIA NORTE-SUL	49
PORTOS ATINGEM METADE DOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA QUE BUSCAM ENQUADRAMENTO NO REIDI	49
COMERC EFICIÊNCIA E CASA DOS VENTOS ASSINAM PRÉ-CONTRATO COM PECÉM PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO E AMÔNIA VERDE	51
REQUALIFICAÇÃO DO PORTO DE ILHÉUS MARCA NOVO CICLO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS NO SUL DA BAHIA	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	52
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	52



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

COM PENTACAMPEÃO EDILSON, CONFRARIA DO PORTO DE SANTOS FAZ ÚLTIMO ENCONTRO DO ANO EM NAVIO CRUZEIRO

Confrarias reúnem periodicamente cerca de 20 executivos. Todos são tomadores de decisão de terminais do cais santista

Por: ATribuna.com.br



Os membros da Confraria do Porto fecharam a agenda deste ano em encontro a bordo do Costa Favolosa Foto: Marcela Carvalho/Divulgação

Unir experiências pessoais e profissionais em um único espaço, com ambiente descontraído e ao mesmo tempo debater pautas importantes do setor portuário. A Confraria do Porto, promovida pelo Grupo Tribuna, chegou, nesta segunda (5), a bordo do navio Costa Favolosa, ao seu último encontro do ano, com a participação do pentacampeão de futebol Edilson. Para

2023, o plano é trazer grandes autoridades do setor aos eventos trimestrais.

As confrarias reúnem periodicamente cerca de 20 executivos do Porto de Santos. Todos são tomadores de decisão de terminais do cais santista. Após os debates técnicos, todos têm a oportunidade de preparar o menu da noite, em um cardápio exclusivamente elaborado por renomados chefs de cozinha. Nessa experiência, os executivos conhecem, passo a passo, os segredos de bons pratos nacionais e internacionais.

“A gente consegue associar uma experiência técnica, trazendo grandes protagonistas que impactam direta ou indiretamente o setor portuário para conversar com os executivos, e também agregar a experiência pessoal. Neste ano, houve inúmeras experiências gastronômicas e a gente encerra a temporada em época de Copa do Mundo, com a presença do Edilson, que foi pentacampeão mundial”, diz o apresentador do Porto 360°, Maxwell Rodrigues.

De acordo com o diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono, neste ano, a confraria recebeu autoridades municipais e federais, além de economistas e chefs de cozinha que trouxeram experiências gastronômicas diferenciadas. “O ponto alto dos encontros foi o fortalecimento do relacionamento entre os membros”.

Com isso, a confraria se consolida como um espaço único de debate da agenda do setor portuário. “Para 2023, manteremos as experiências gastronômicas e traremos conteúdos exclusivos de acordo com o interesse dos confrades”, destaca Amono. O plano ainda inclui trazer autoridades do setor aos encontros. O diretor Comercial explica que a confraria compartilha suas demandas e percepções e ajuda o Grupo Tribuna a construir a agenda de iniciativas.

Para o diretor de Operações da Santos Brasil, Roberto Teller, a Confraria do Porto é importante e enriquecedora, e veio para criar sintonia e sinergia com as principais lideranças do Porto de Santos. O executivo já aguarda os eventos do ano que vem.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna.com.br)

Data: 06/12/2022

COSTA FAVOLOSA ATRACA PELA PRIMEIRA VEZ NA TEMPORADA NO PORTO DE SANTOS

Em sua travessia vindo da Itália, a embarcação trouxe centenas de estrangeiros para visitar o Brasil
Por: ATribuna.com.br



Costa Favolosa atracou na manhã desta segunda-feira (5) no Porto de Santos Foto: Divulgação

Em sua primeira escala no Porto de Santos, o navio Costa Favolosa atracou na manhã desta segunda-feira (5). Em sua travessia vindo da Itália, a embarcação trouxe centenas de estrangeiros para visitar o Brasil. Um grupo de 37 deles visitou pontos turísticos de Santos.

Formado por franceses e italianos, o grupo esteve no Museu do Café, Museu Pelé e depois passeou na linha turística do bonde. Normalmente, estes dois últimos equipamentos turísticos não funcionam nas segundas, porém, durante a temporada de cruzeiros abrem, excepcionalmente, para atender aos turistas em trânsito (procedentes de outras localidades que não embarcaram no Porto de Santos).

Com capacidade para 3,8 mil passageiros, 1508 cabines (524 com varanda), quatro piscinas, cinco hidromassagens, seis restaurantes, 12 bares e diversas outras opções de entretenimento, o Costa Favolosa realizará minicruzeiros de três a cinco noites e de sete noites com embarques em Santos e Itajaí (SC).

Nesta segunda, o navio inicia sua temporada de cabotagem (viagens regulares pelo litoral brasileiro) com cruzeiro de quatro noites com destino a Balneário Camboriú (SC), retornando a Santos na sexta-feira (9) pela manhã. Ao todo, ele passará pelo terminal marítimo Giusfredo Santini 24 vezes nesta temporada - será o segundo mais frequente no porto santista - perdendo apenas para o MSC Fantasia, com 39 escalas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/12/2022

NOVA VERSÃO DO PROTOCOLO DIGITAL PASSA A PERMITIR RESPOSTA AO CIDADÃO

Serviço para protocolar documentos em órgãos públicos pelo GOV.BR tem implantação do piloto previsto ainda para este ano e expansão a partir de 2023

O Protocolo Digital, que permite ao cidadão protocolar remotamente documentos em órgãos públicos pela plataforma GOV.BR, ganhou novas funcionalidades. O serviço passa a contar com uma integração ao login de representantes de pessoas jurídicas e com outra grande novidade: o módulo de resposta. A nova versão começa a ser implementada ainda neste ano, em formato piloto, e será expandida para os 43 órgãos que já utilizam o Protocolo Digital a partir de 2023.

O módulo de resposta permite que o órgão público se comunique com o solicitante, de forma simplificada e 100% eletrônica, diretamente pelo Sistema de Processo Eletrônico (SPE). Por meio do sistema, a área responsável no órgão pela demanda consegue solicitar ajustes, informações complementares, documentos e, até mesmo, encaminhar a resposta final ao solicitante.



O cidadão recebe o retorno do órgão diretamente pela plataforma GOV.BR, na qual foi realizada a solicitação. Quando a resposta é enviada pelo órgão, o solicitante é notificado e a demanda é concluída. Assim que a resposta é acessada pelo solicitante, o módulo emite um documento automático, que comprova o recebimento da resposta.

A novidade facilita a interação com o órgão e agiliza o atendimento ao cidadão, além de proporcionar economia de tempo e de recursos públicos e tornar o processo mais eficiente e transparente para toda a sociedade. Desde junho de 2020, quando o protocolo digital foi criado, mais de 1 milhão de protocolos já foram abertos digitalmente pelos cidadãos no Governo Federal.

Com o Protocolo Digital, cidadãos e empresas podem enviar solicitações, requerimentos, pedidos e demais documentos de forma eletrônica, prática e gratuita, sem a necessidade de se deslocar ou gastar com o envio de correspondência. A solicitação pode ser acompanhada pela plataforma GOV.BR e a lista dos órgãos que já oferecem o serviço para a população pode ser acessada pela página Protocolo Digital.

Compatibilidade com os órgãos

A nova atualização do Protocolo Digital (versão 7) e o módulo de resposta possuem compatibilidade com o Sistema Eletrônico de Informações (versão 4.0 ou superior) e com o Sistema Único de Processo Eletrônico em Rede – Super.GOV.BR (Base SEI).

Os órgãos que não possuem o Protocolo Digital podem obter informações sobre a adesão no Portal do PEN.

Quem pode utilizar

O Protocolo Digital pode ser utilizado por pessoas físicas na qualidade de interessadas ou de representantes de empresas, associações da sociedade civil ou outros órgãos e entidades da administração pública. É necessário ter cadastro no GOV.BR. Quem não possui conta na plataforma, pode se cadastrar.

Como aderir ao Protocolo Digital

A solução está disponível para órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional pelo Departamento do Processo Eletrônico Nacional em Rede em parceria com a Secretaria de Governo Digital, ambas do Ministério da Economia. O objetivo é fomentar o processo de digitalização do atendimento de protocolo prestado à sociedade.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 06/12/2022

IMPOSTO DE RENDA NO BRASIL COMPLETA 100 ANOS NESTE MÊS

Encargo contribui de forma destacada para financiar políticas públicas no país

O Imposto de Renda (IR) chega aos 100 anos de existência na condição de um dos tributos mais importantes para a realização de políticas públicas no Brasil (saiba mais). Instituído pelo artigo 31 da Lei Orçamentária 4.625, sancionada em 31 de dezembro de 1922, o IR tem sua arrecadação destinada ao financiamento da saúde, da educação, da segurança e de diversas outras frentes do serviço público prestado ao cidadão.

A cobrança do IR começou em 1924, para pessoas físicas e jurídicas, com taxas entre 8% e 20%. A declaração era feita mediante o uso dos primeiros formulários impressos. Dois anos depois, teve início a possibilidade de dedução de dependentes. É a dedução mais antiga em vigor no país.



Em 19 de abril de 1941, foi instituído pelo Decreto-lei 3.200 um adicional de 15% do IR para solteiros ou viúvos sem filhos, com mais de 25 anos, e de 10% para os casados, também maiores de 25 anos, sem filho. Era o “imposto de renda do solteiro”. O decreto também alcançava os contribuintes com mais de 45 anos e um só filho, que pagariam 5% a mais. Esses pagamentos adicionais vigoraram até 1964.

Leão

Em 1946, foi criado o imposto sobre lucro na alienação de imóveis e, em 1948, as despesas médicas e odontológicas passaram a ser dedutíveis. A entrega da declaração em redes bancárias autorizadas passou a ser feita em 1960 e, três anos mais tarde, entrou em vigor a exigência da declaração de bens. O IR conquistou, em 1944, o primeiro lugar em arrecadação entre os impostos federais e, até 1978, dividiu a liderança com o imposto de consumo, atual Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Em 1980, ocorreu a escolha do símbolo pelo qual o Programa Imposto de Renda (PIR) ficaria conhecido Brasil afora: o leão. Feita por uma agência de propaganda contratada pela Receita Federal, a escolha do leão levou em conta algumas características do “rei dos animais”: é nobre, impõe respeito, não ataca sem avisar, é justo, é leal e – como enunciado na chamada de um dos anúncios do lançamento da campanha – “é manso, mas não é bobo”.

Em 2021, a arrecadação do Imposto de Renda alcançou R\$ 507,694 bilhões, e as receitas previdenciárias, R\$ 415,664 bilhões. Depois vieram a Contribuição para Financiamento de Seguridade Social (Cofins), com R\$ 257,885 bilhões, e a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), com R\$ 116,073 bilhões.

Internet

Na década de 1990, o advento das novas tecnologias trouxe importantes mudanças. Em 1991, as primeiras declarações de IR de pessoas físicas e jurídicas foram entregues em disquetes. Em 1997, a Receita começou a receber as declarações pela Internet. Novos avanços nessa área se registraram de forma contínua nos anos seguintes, facilitando o processo para o contribuinte. Em 2013, a Receita tornou possível a declaração preenchida – entregue por meio de tablets e de smartphones – e, no ano seguinte, a declaração pré-preenchida.

A pandemia da Covid-19 levou a Receita Federal a se adaptar aos tempos de crise sanitária, alterando o calendário de entrega das declarações. Em 2020, 2021 e 2022, o prazo de entrega foi ampliado. Em 2022, a Receita recebeu 36,3 milhões de declarações – um recorde, com cerca de 2,2 milhões de declarações a mais do que o projetado pelo órgão.

Em torno de 2 milhões de declarações ficaram retidas na malha fina em 2022, em razão de algum tipo de divergência constatada. A incongruência mais frequente diz respeito à omissão de rendimentos. Mais de 60% dos declarantes em 2022 têm imposto a ser restituído. Uma das novidades do IR, que prossegue em sua trajetória centenária de inovações, é a possibilidade de o contribuinte receber a restituição por meio de Pix.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 06/12/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM PROBLEMA QUE NÃO PODE SER IGNORADO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



As mudanças climáticas têm afetado os vários setores da economia, inclusive o segmento portuário. E para apurar os impactos dessas variações nos complexos marítimos brasileiros, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) deu continuidade à pesquisa que realizou sobre o tema, “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos”. Dessa vez, porém, aprofundou sua avaliação em três complexos - Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS). De modo geral, com graus distintos de severidade, os maiores riscos detectados têm relação com paralisações operacionais e danos à infraestrutura.

Os dados mais detalhados serão apresentados hoje, terça-feira, dia 6, na sede da Antaq, em Brasília. Mas pode-se destacar que os três podem ser afetados com a maior ocorrência de chuvas fortes e persistentes - em outras palavras, eventos extremos - que podem interromper o tráfego em seus respectivos canais de navegação e até, no caso de Rio Grande (RS), danificar sua infraestrutura portuária.

Mas chama a atenção duas ressalvas feitas pelos pesquisadores. Os três portos não apresentam dados com série histórica, ou seja, registros feitos há várias décadas e de modo contínuo, o que ajudaria na pesquisa e tornaria os dados mais precisos e confiáveis. E as informações sobre paralisações se mostraram limitadas, não avançando no tempo.

Apesar dessas observações, os estudos dão o alerta para que as autoridades portuárias acompanhem essas mudanças climáticas e busquem reduzir seus impactos negativos. E principalmente, tentem aprofundar essas pesquisas a fim de obter dados mais concretos. O clima tem sido alterado e os portos sofrem as consequências disso. Cabe às autoridades ter ciência desse processo e proteger os complexos. Ignorar a questão não é uma opção.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/12/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

O TÚNEL DE TARCÍSIO 1

O projeto de construção de um túnel ligando as margens do Porto de Santos (SP), sob o canal de navegação, indo de Santos a Guarujá (SP), era defendido pelo Ministério da Infraestrutura. A pasta planejava implantá-lo como parte do processo de desestatização do complexo santista a viabilização da obra, esmada em R\$ 4,2 bilhões, seria uma das contrapartidas do futuro concessionário da autoridade portuária. Mas a privatização, que ainda estava sob análise do Tribunal de Contas da União, foi praticamente interrompida e não deve ser retomada - a equipe de transição do Governo Federal criticou o modelo implantado e já anunciou que não deve segui-lo. Com isso, quem tem defendido a construção do túnel é o governador eleito de São Paulo, o ex-ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos).

O TÚNEL DE TARCÍSIO 2

O futuro ocupante do Palácio dos Bandeirantes vem citando a implantação do túnel - “a travessia seca entre Santos e Guarujá” - como uma das obras que pretende realizar durante o mandato, que terá início no próximo dia 1º. A ideia é que o projeto se torne realidade a partir de uma parceria público-privada.

O TÚNEL DE TARCÍSIO 3

A equipe de transição do Governo Federal ainda não comentou se a construção do túnel está em seus planos. Até o momento, há apenas críticas ao processo de desestatização e a proposta de substituí-lo pela privatização de serviços de apoio portuário, como a dragagem, mas sem ter o empreendimento como contrapartida (algo inviável, dado o custo da obra). Mas como a gestão do Porto de Santos é federal, certamente Tarcísio terá de conversar com o Ministério da Infraestrutura para cumprir sua promessa.

TRADELENS

O Grupo Maersk e a IBM anunciaram a decisão de suspender a TradeLens, plataforma global com base na tecnologia blockchain, voltada ao gerenciamento da cadeia logística de contêineres. O processo de descontinuidade teve início no último dia 29 e deve ser concluído, com o desligamento do serviço no final do primeiro trimestre do próximo ano. Segundo as duas corporações, que lançaram a plataforma em 2018, ela “não atingiu o nível de viabilidade comercial” necessário para ser manda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/12/2022

NACIONAL - SETOR PORTUÁRIO DEFENDE MAIS 5 ANOS DE REPORTO E MUDANÇAS EM PROJETOS DE REFORMA tributária

Propostas foram apresentadas em reunião entre lideranças empresariais e integrantes da equipe de transição do Governo Federal

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br



Ana Paula/ATP

Reunião entre representantes de terminais e operadores portuários e integrantes da equipe de transição foi realizada em Brasília, na manhã dessa segunda-feira

Dirigentes de associações empresariais portuárias se reuniram com integrantes da equipe de transição do Governo Federal na manhã de ontem, em

Brasília, para apresentar propostas e projetos para o setor. Entre as sugestões feitas, estavam a ampliação do prazo do Reporto por mais cinco anos, mudanças nos textos da reforma tributária em tramitação no Congresso e medidas para a redução na burocracia do mercado. O programa de desestatização portuária, iniciado na atual gestão do presidente Jair Bolsonaro (PL) e criticado por assessores do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva (PT), também foi debatido.

Participaram do encontro - o primeiro entre a equipe de transição e representantes do setor privado do segmento portuário - representantes das associações Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), de Terminais Portuários Privados (ATP) e Brasileira de Terminais Líquidos (Abtl) e da Federação Nacional das Operações Portuários (Fenop).

Da equipe de transição, estavam a coordenadora do grupo de trabalho (GT) de Infraestrutura, a ex-ministra do Planejamento no governo Dilma Rousseff (PT), Míriam Belchior, e o diretor-presidente da Valente Consultoria e Projetos de Engenharia Ltda, José Augusto da Fonseca Valente, que é ex-secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e ex-presidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro (DER-RJ).

Segundo o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo da Silva, a reunião foi positiva e as entidades puderam expor os seus principais receios e sugerir mudanças futuras. Entre as principais reivindicações, está um maior prazo de validade para o Programa de Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto. O benefício, instituído em 2004, durante a primeira gestão do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva, reduz a cobrança de impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados pelos setores portuário e ferroviário.

“Desta vez, fomos com as demais entidades e levamos os principais temas para o setor e que devem ser olhados logo na largada. Dentre eles, falamos do Reporto e da importância que ele tem

para nós. Precisamos que ele tenha, pelo menos, mais cinco anos para que os investimentos sejam feitos. Como ele já está valendo, a questão orçamentária já não será um impedimento”, disse Jesualdo da Silva.

Ainda de acordo com o diretor-presidente da ABTP, regulamentações para a Reforma Tributária, como as previstas na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45/2019 e na PEC 110/2019, devem ser revistas. Também terá de ser reavaliado o Projeto de Lei (PL) 406/2021, que propõe que os contratos de concessão de portos deverão conter cláusulas de preservação do meio ambiente e de integração ao sistema rodoviário e ferroviário. “Falamos também sobre a reforma tributária. Essas propostas que estão no Congresso, da forma que estão desenhadas, são muito nocivas ao setor, que é eminentemente de prestação de serviços. Se algumas medidas não forem tomadas, podemos ser onerados em até 90%”, explicou.

Outro que saiu otimista da reunião foi o diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo. Segundo ele, a coordenadora do GT de Infraestrutura do governo eleito, Miriam Belchior, demonstrou interesse em entender as propostas do setor. “Tivemos uma reunião bastante positiva. Pudemos expor nossas questões, como as revisões nas leis dos portos e da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o órgão regulador do setor). Algumas evoluções aqui são necessárias no sendo de desregulamentar o setor. O mercado precisa atuar mais”, falou.

Representando a ATP no encontro, o diretor-presidente da associação, almirante Murillo Barbosa, disse que foi possível notar que o governo eleito está com posições alinhadas com o setor. Dentre elas, a necessidade de o programa de desestatização portuária ter de analisar cada complexo marítimo individualmente. “Pudemos discutir todas as nossas pautas conjuntas, onde tudo foi anotado pelo grupo de trabalho. Eles também expuseram o pensamento do pardo (PT) sobre o que pode ser feito, como a questão da reavaliação da modelagem das desestatizações”, comentou.

Confira, no box na página, as principais reivindicações das associações empresariais portuárias apresentadas nessa segunda feira à equipe de transição.

Principais pontos tratados durante a reunião:

- Alteração de dispositivos na PEC 110/2019 e na PEC 45/2019, que tratam da Reforma Tributária.
- Extensão do Reporto por mais cinco anos.
- Reavaliação de pontos do PL 406/2021, como a manutenção de dispositivos que garantem a isonomia no acesso de operadores portuários ao sistema de vias terrestres, rodovias e ferrovias, na área do porto.
- Retomada do poder deliberativo do Conselho de Autoridade Portuária (CAP).
- Revisão da Lei 12.815/2013, que determina que os operadores portuários devem contratar trabalhadores vinculados aos Órgãos Gestores de Mão de Obra (Ogmos) de forma exclusiva.
- Atenção nas revisões da Lei dos Portos e da norma da Antaq 10.233/2001 em algumas penalidades.
- Fortalecimento da multimodalidade e aumento da utilização das ferrovias. Andamento da Ferrogrão e da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).
- Avaliações das desestatizações portuárias caso a caso, em confronto à ideia de uma modelagem base, com mudanças específicas em cada porto, a ser utilizada para todas as privatizações.
- Avaliação da Medida Provisória (MP) que objetiva flexibilizar as exigências para que mais empresas privadas possam operar, em qualquer lugar do país, os chamados Portos Secos - locais alfandegados onde são processadas as medidas de controle aduaneiro e administrativo das importações e exportações.

NACIONAL - ESTUDO SOBRE MUDANÇAS CLIMÁTICAS IDENTIFICA RISCOS E APONTA SOLUÇÕES PARA PORTOS

Pesquisa avaliou impactos nos complexos marítimos de Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS). Dados e conclusões serão apresentados hoje, na sede da Antaq

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



Estudo da Antaq apontou que, para o Porto de Santos, o principal complexo marítimo brasileiro, o maior impacto das mudanças climáticas está na maior frequência do fechamento do canal

Paralisações operacionais e ameaças à infraestrutura. Esses são os principais riscos enfrentados por três dos principais portos brasileiros, Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS), devido às mudanças climáticas, segundo levantamento que será apresentado hoje, terça-feira, dia 6, na sede da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor.

As conclusões fazem parte da segunda etapa do estudo “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos”. A primeira, publicada no fim do ano passado em parceria com a agência de fomento alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), mapeou as principais ameaças climáticas e os impactos da mudança do clima em 21 portos públicos brasileiros.

Na etapa cujos dados serão divulgados hoje, a Antaq fez um estudo de caso em três portos, avaliações a que o BE News teve acesso. O objetivo para a elaboração dessas pesquisas é que o modelo também possa ser usado pelos complexos marítimos interessados em promover os seus próprios estudos.

Conforme as conclusões apresentadas, todos os três portos possuem riscos de paralisações, em casos de chuvas fortes. Também apresentam riscos – em casos de chuva persistente, chuva forte e inundações devido ao aumento de 0,2 m do nível do mar – da exposição de suas infraestruturas causadas por intempéries, “resultando em altas demandas de manutenção, crescimento de custos e capacidade geral reduzida”.

O estudo também revelou que todos os três portos não apresentam dados com série histórica de danos estruturais sistematizada e organizada, “não havendo, portanto, registros de impactos às infraestruturas e superestruturas”. Além disso, os dados de paralisações da operação do porto também foram limitados, correspondendo a um curto período de tempo, o que representou uma grande limitação ao estudo.

Levantamento de Risco Climático e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias

Sumário Executivo Porto de Santos

INTERAÇÃO AMEAÇA X INFRAESTRUTURA	MÉDIA DE ADAPTAÇÃO		
	GESTÃO	MANUTENÇÃO	PLANEJAMENTO
Chuva Forte (Acesso Viário / Equipamentos de Lçamento / Transportador Contínuo / Canal Interno / Canal Externo / Bacia de Estivação / Edificações / Infraestruturas de Armazenamento / Berçol e Chova Persistente / Equipamentos de Lçamento / Transportador Contínuo / Empilhadeira / Edificações / Infraestruturas de Armazenamento)			Acompanhamento meteorológico por meio de sensores e meteorostações climática (*)
Chuva Forte (Acesso Viário)	Normalização de contratos comerciais que podem envolver mudanças de melhoria de dragagem	Manutenção e limpeza de vias Construção e manutenção de áreas verdes e permeáveis	Substituição de passarelas para passagem de nível
	Realização de parcerias com municípios (*)	Construção de procelinas Construção de estações de bombas	Planejamento de obras de dragagem à montante e no local
	Avaliação dos pontos críticos (*)	Construção de caixa de retenção com vias e sistemas de comportas	
	Atualização dos parâmetros de projeto (*)	Implementação de novos sistemas viários	Atribuição de modos
Chuva Forte (Equipamentos de Lçamento e Transportador Contínuo)	Implementação de programas de fiscalização	Aumento na capacidade de retenção	
	Realização do controle de cargas	Substituição de passarelas para passagem de nível	
Chuva Forte (Berçol)	Instalação de uma estação meteorológica (*)		
Chuva Forte (Berçol)	Realização de ajustes no procedimento operacional (*)	Realização de reforço das estruturas de cunha	
Inundações devido ao aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berçol / Equipamentos de Lçamento / Transportador Contínuo)		Construção de sistemas de proteção costeira (quebra e elevação de infraestruturas)	
Inundações devido ao aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berçol)		Construção e manutenção de áreas verdes e permeáveis	
		Aumento de altura de infraestrutura dos berçóis	
Chuva Forte e Chova Persistente (Equipamentos de Lçamento / Transportador Contínuo e Empilhadeira)		Implementação de área pedão (transporte) para armazenamento (cunha)	Realização de estudo de avaliação da viabilidade técnica e financeira da implementação de uma infraestrutura de cobertura para a área de estivação
		Atualização / Revisão do plano de operação (*)	Realização de estudo de engenharia para avaliação da viabilidade técnica e financeira / Levantamento de custos de equipamentos de carga que opere em condições adversas (*)
	Realização de parcerias para ampliar o monitoramento meteorológico (*)	Instalação de estação meteorológica (*)	Realização de estudo de impacto de mudança de clima na Cadeia Logística (*)
Chuva Forte (Canal Interno / Canal Externo / Bacia de Estivação)	Atribuição de responsabilidades de navegação ("gate-to-gate" / IMO)		
	Realização de projetos conjuntos setoriais para garantir o atendimento das janelas dos navios (evitar o tempo de espera)	Implementação de sistemas de controle dinâmico de monitoramento de estado, disponível (quantidade de carga possível a ser carregada no navio)	
	Utilização de novas tecnologias para melhoria da circulação (dados com transmissão de inteligência, navegação por instrumentos)		
Chuva Forte e Chova Persistente (Edificações / Infraestruturas de Armazenamento)	Atualização da sinalização de alerta com as cartas náuticas	Aumento da frequência e volume de dragagem	
	Comunicação sobre a previsão de chuvas fortes mais integrada para todos os terminais (*)		
Chuva Forte e Chova Persistente (Edificações / Infraestruturas de Armazenamento)	Realização de ajustes no procedimento operacional (*)	Realização de reforço das estruturas das edificações	
		Revisão das infraestruturas de dragagem	
		Realização de manutenção predial	

* Medidas de não atendimento

Recomendações

Devido a esse cenário, a pesquisa recomenda que seja incluída a causa “climática ou não-climática” no registro de paralisações e danos. O objetivo é aprimorar a identificação e determinação das ameaças climáticas. Propôs-se ainda que a sistematização do registro seja centralizada na autoridade portuária, mas que seja preenchido por todos os terminais.

Também foi recomendado a todos os portos que seja incluída outras ameaças climáticas em estudos futuros, como ondas de calor, neblina etc. Além disso, as administrações devem criar um “grupo de trabalho” para monitorar os riscos elencados e planejar a implementação das medidas de adaptação.

Porto de Santos

A avaliação individual do Porto de Santos apontou que não existem infraestruturas sob risco estrutural ou operacional ‘alto’ nesse complexo marítimo. As interações que apresentam impacto ‘médio’ também não alteram seu grau de risco conforme se avança no tempo, apesar do aumento da probabilidade de ocorrência de algumas ameaças. Entretanto, são recomendados o monitoramento e a revisão dos riscos de forma contínua, mesmo daqueles considerados ‘baixos’ ou ‘médios’.

Em relação à severidade estrutural e operacional, as interações de grande preocupação envolvem as infraestruturas da bacia de evolução, do canal interno e do canal externo, que apresentaram nível de severidade ‘grave’. Em todos eles, a severidade é alta em função do potencial fechamento do canal, impedindo a entrada e saída de navios, gerando potenciais prejuízos financeiros.

Contudo, de modo geral, o risco estrutural é baixo para a maioria das interações entre as ameaças e estruturas portuárias. Esse resultado está relacionado às características construtivas e de operação das infraestruturas e equipamentos que já foram dimensionados para suportar as cargas operacionais dentro de limites de condições climáticas adversas, além de condições de segurança estabelecidas pelo projetista.



Porto de Rio Grande

No Porto de Rio Grande, em relação à severidade estrutural e operacional, as interações de grande preocupação envolvem as infraestruturas de berços, edificações, acesso viário, equipamentos de içamento e transportador contínuo, que apresentaram importantes níveis de severidade (‘moderado’ e ‘grave’).

Em Rio Grande, as chuvas podem levar os berços a ficarem inacessíveis, restringindo a atracação e a desatracação de navios

Segundo o levantamento, as chuvas podem fazer com que os berços fiquem inacessíveis, gerando restrições na operação de atracação e desatracação de navios. Também pode haver paralisação nas vias em caso de obstruções. Além disso, as chuvas podem ocasionar paralisações por períodos longos e demandar manutenção nos roletes, esteiras e no sistema de cobertura da linha.

Já o risco estrutural é considerado “leve”, o que, segundo o estudo, “pode estar relacionado às características construtivas e de operação das infraestruturas e equipamentos que já foram dimensionados para suportar as cargas operacionais dentro de limites de condições climáticas adversas”.

Porto de Aratu

Levantamento de Risco Climático e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias

Sumário Executivo Porto de Anau

INTERAÇÃO: AMEAÇA X INFRAESTRUTURA	MEDIDA DE ADAPTAÇÃO		
	GESTÃO	MANUTENÇÃO	PLANEJAMENTO
Chuva Forte e Persistente (Transportador contínuo/ Berço)	Inclusão dos verbetes climáticos no modo de negócio da logística das cargas (*) Criação de bases de dados eficientes sobre projeções (por exemplo, parâmetros entre NCTI e MBERA) (*) Criação de bases de dados históricas sobre períodos operacionais ou paradas por danos nas infraestruturas causadas por eventos climáticos (*) Coleta de dados climáticos/ instalação de estação meteorológica no porto (*)	Aumento na capacidade operacional dos equipamentos (substituição ou inclusão de mais transportadores)	Melhora da comunicação/ informação e conscientização sobre a sustentabilidade da carga (equipamento) (*)
Chuva Forte e Persistente (Berço)		Ampliação do sistema de drenagem para permitir o escoamento da água durante a ocorrência da operação	
Chuva Forte e Persistente (Armadem / Pátio / Tanque / Infraestrutura de Armazenamento)		Revisão e Implantação do Plano de Manutenção (*)	Revisão de procedimentos de segurança e atendimento às emergências Análise dos equipamentos de drenagem / Subdimensionamento com aumento de capacidade
Chuva Forte (Acesso Viário)		Ampliação de rede de infraestrutura de drenagem (canais (portos) e dos arredamentos)	
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berço)	Garantia adequada da estabilidade do aterro Elaboração de procedimentos de emergência – gestão (*)	Elaboração de procedimentos de emergência – manutenção (*)	Atualização das condições de projeto (*)
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berço, Equipamentos de Lçamento)	Desenvolvimento de sistema de monitoramento (estação e paradas) (*)	Desenvolvimento de procedimentos de monitoramento (manutenção) (*)	Revisão dos procedimentos de atracação e operações / atualização considerando paradas do equipamento de lçamento em virtuais de monitoramento de tempo Realização de estudo de engenharia para definição de sistema de controle físico e drenagem nos berços
Vento Forte - Berço		Reforço nas bases dos equipamentos instaladas sobre trilhos no berço	

* Medidas de não atendimento

paralisados também por até, impedindo o processamento de carga dos navios e, em casos extremos, podem tombar.

Para o porto baiano, o estudo apontou que as ameaças de maior probabilidade de ocorrência, tanto no período atual quanto no futuro, são chuvas persistentes e ventos fracos. Em geral, as infraestruturas que apresentam maior risco considerando as ameaças climáticas analisadas são berços, transportador contínuo, infraestruturas de armazenamento e equipamentos de içamento.

Os potenciais impactos para essas estruturas são: os berços podem ficar inacessíveis, gerando restrições na operação de atracação e desatracação de navios de até 72 horas, além de eventualmente apresentarem avarias que necessitam manutenção; os transportadores podem ficar paralisados por até 72 horas, demandando manutenção nos roletes, das esteiras e no sistema de cobertura da linha. As infraestruturas de armazenamentos podem sofrer avarias, exigindo vistorias e manutenções; e os equipamentos de içamento podem ficar

Levantamento de Risco Climático e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias

Sumário Executivo Porto de Rio Grande

INTERAÇÃO: AMEAÇA X INFRAESTRUTURA	MEDIDA DE ADAPTAÇÃO		
	GESTÃO	MANUTENÇÃO	PLANEJAMENTO
Chuva Forte (Estrutura/ Infraestrutura de armazenamento / Equipamentos de Lçamento)		Instalação de calhas Revisão dos projetos do sistema de drenagem	Inclusão de ações / medidas de adaptação a mudança climática no projeto (*)
Chuva Forte (Estrutura / Equipamentos de Lçamento)	Implementação de um banco de dados dos impactos relacionados com mudanças climáticas (*)	Adoção das calhas existentes nas estruturas	Adoção de seguro específico contra os impactos das mudanças climáticas (*)
	Implantação de um programa de monitoramento meteorológico contínuo (*)	Manutenção e ampliação do sistema de drenagem / Elaboração de um plano de manutenção preventiva e corretiva do sistema de drenagem	
Chuva Forte (Estrutura)	Instalação de um sistema de captação de água de chuva	Instalação de um sistema de drenagem	
	Adequação do regime de trabalho durante eventos extremos (*)	Criação de áreas verdes e permeáveis Implementação de um sistema de alerta para eventos extremos	Engajamento de agentes externos para planejar opções de gerenciamento de emergência Adoção de armazenamento dos cargas sensíveis a temperatura
Chuva Forte (Estrutura)	Inclusão de medidas de adaptação no PDI, Master Plan, Plano de Emergência, etc (*)	Altamento das estruturas de abrigo	
Chuva Forte (Infraestrutura de armazenamento)		Elaboração de um plano de manutenção das estruturas (*) Adoção de estruturas resistentes às mudanças climáticas (*)	
Chuva Forte (Transportador Contínuo)		Revisão e manutenção da estrutura de cobertura Reforma de estruturas vulneráveis às mudanças do clima (*)	Adoção das estruturas para os novos padrões climáticos (*)
Chuva Forte (Acesso Viário)		Apriçamento do sistema de drenagem viário Revisão dos projetos do sistema de drenagem	Planejamento de planos de emergência aos condutores (*)
		Implementação de um sistema pronto de alarme e comunicação eficiente que integre todos os operadores (*) Diversificação das ligações terrestres para o porto / terminais	



Em Rio Grande, as chuvas podem levar os berços a ficarem inacessíveis, restringindo a atracação e a desatracação de navios

Confira alguns dos dados apresentados nas tabelas. Para acessar o estudo completo, vá ao site do BE News e baixe os PDFs completos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
 Data: 06/12/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO PECÉM ASSINA TERCEIRO PRÉ-CONTRATO PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE

Documento foi firmado com a Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos
 Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Complexo do Pecém (CIPP S/A), no Ceará, assinou ontem (5) o terceiro pré-contrato relacionado à produção de hidrogênio verde. Desta vez o acordo foi firmado com a Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos, prevendo a instalação de uma unidade fabril de produção de H2V e amônia verde em uma área de até 60 hectares localizada na ZPE Ceará. O início da operação, em primeira fase, é estimado para 2026.

O projeto já vem sendo trabalhado desde 2021 entre as partes e, agora, segue para a fase de licenciamento ambiental e projeto básico, que será dividido em etapas.



O presidente do Porto do Pecém, Danilo Serpa, assina o pré-contrato com a Comerc e a Casa dos Ventos

Quando estiver em plena capacidade operava, a planta poderá produzir até 2,4 GW de eletrólise, gerando mais de mil toneladas de hidrogênio por dia e possibilitando a entrega 2,2 milhões de toneladas de amônia verde por ano.

Antes da formalização do pré-contrato, a Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos já haviam firmado um memorando de entendimento com o Governo do Estado do Ceará e outro com a CIPP S/A, para assegurar sua participação à frente do projeto.

Com a produção de H2V, a unidade vai evitar a emissão de até 430 mil toneladas de CO2 por mês, reduzindo significativamente a emissão dos gases de efeito estufa.

Lucas Araripe, diretor de Novos Negócios da Casa dos Ventos, disse que o Ceará está localizado em uma região de recursos energéticos eficientes e abundantes, aliado a uma posição estratégica para o comércio exterior. “Esses fatores nos possibilitam exportar nossa energia renovável em forma de energéticos verdes de maneira muito competitiva globalmente”, destacou Araripe.

Para Marcel Haratz, presidente da Comerc Eficiência, o hidrogênio verde tem um potencial imenso para ser um dos principais agentes da transição energética global. “Aqui no Brasil, com a abundância de fontes de energia como solar e eólica, este cenário é extremamente favorável para nos colocar como um dos maiores players do mundo.

E, por isso, é um grande prazer ter a Comerc Eficiência na vanguarda de um projeto inovador e que dá mais um passo em direção a uma economia sustentável, abrindo novas possibilidades de geração de riquezas para o país e criando milhares de empregos”, ressaltou.

Esse é o terceiro pré-contrato assinado para o Hub de Hidrogênio do Complexo do Pecém, que conta ainda com 24 memorandos de entendimento (MoUs) firmados com empresas brasileiras e estrangeiras.

“Mais players se juntam a esse estratégico projeto de transição energética que estamos desenvolvendo aqui no Ceará desde o início do ano passado. O Hub de Hidrogênio Verde do Complexo do Pecém é uma realidade”, celebrou o presidente do Porto do Pecém, Danilo Serpa.

A assinatura do pré-contrato foi um dos últimos compromissos de Serpa à frente do Porto. Na quinta-feira, dia 8, ele deixará o cargo de presidente do complexo cearense, sendo substituído pelo engenheiro aeronáutico Hugo Figueiredo.

COMPANHIAS

O Grupo Comerc Energia é uma empresa de Soluções Renováveis em Energia e Descarbonização do Brasil. Tem 20 anos de atuação, um portfólio composto por cerca de 3,8 mil unidades de consumo, e fechou o ano passado com um faturamento de R\$ 3,8 bilhões.

Já a Casa dos Ventos é uma companhia brasileira que desenvolve, constrói e opera projetos de geração de energia a partir de fontes renováveis. Responsável pela maior campanha de medição de ventos já empreendida no mundo, ela desenvolveu um em cada quatro dos projetos eólicos em operação no Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2022

REGIÃO SUDESTE - PETROBRAS TERÁ UNIDADE DE PRODUÇÃO DE BIOQAV E DIESEL RENOVÁVEL EM CUBATÃO (SP)

Nova planta será instalada na Refinaria Presidente Bernardes (RPBC). Combustíveis terão potencial de reduzir em até 90% as emissões de gases de efeito estufa

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br

A Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), em Cubatão (SP), contará com uma unidade de produção de diesel 100% renovável e de bioquerosene de aviação (BioQAV), um tipo de combustível sustentável de aviação. A previsão é que a unidade inicie as operações em 2028.

Segundo a Petrobras, o projeto integra o Programa de BioRefino da companhia, um dos destaques de seu Plano Estratégico para o período de 2023-2027, que receberá investimentos de US\$ 600 milhões para o desenvolvimento de uma nova geração de combustíveis sustentáveis, com menor pegada de carbono.

O diesel renovável e o BioQAV têm potencial de redução de emissões de gases de efeito estufa entre 55% e 90% em relação aos combustíveis derivados de petróleo, pois são oriundos de matérias-primas renováveis (como óleo vegetal e gorduras de origem animal).

A nova planta, que será instalada na RPBC, terá capacidade para produzir 6 mil barris por dia (bpd) de BioQAV e 6 mil bpd de diesel 100% renovável a partir do processamento de até 790 mil toneladas/ano de matéria-prima renovável.

A Petrobras informou que a RPBC foi escolhida para abrigar a unidade por ser próxima ao mercado da região Sudeste e da maior integração com o parque do refino nacional.

“A nova planta é um dos destaques do nosso Programa de BioRefino, crucial para entregarmos produtos com menores emissões de gases de efeito estufa, em linha com as demandas da sociedade e com um mundo em transformação. Além da planta dedicada de biorrefino, vamos investir no coprocessamento de diesel com conteúdo renovável em outras refinarias e na produção de outros derivados com matéria prima vegetal”, disse o diretor de Refino e Gás Natural da Petrobras, Rodrigo Costa.

Haverá a expansão do coprocessamento para produção de diesel R — com conteúdo renovável — na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR), no Paraná, e início do coprocessamento para produção de diesel R nas refinarias Presidente Bernardes, em Cubatão (RPBC) e Refinaria de Paulínia (REPLAN), ambas em São Paulo, e na Refinaria Duque de Caxias (REDUC), no Rio de Janeiro.

O diesel renovável é o primeiro combustível da nova geração de produtos mais sustentáveis que a companhia começa a ofertar ao mercado consumidor. “Já testamos o diesel renovável em frota de ônibus em Curitiba e os resultados confirmam as duas grandes vantagens deste produto: a redução das emissões e a sua característica drop in, ou seja, é um produto que pode ser usado nos sistemas projetados para óleo diesel, sem necessidade de qualquer modificação nos motores e nos equipamentos”, afirmou o diretor de Comercialização e Logística da Petrobras, Cláudio Mastella.

Já o diretor de Relacionamento Institucional e de Sustentabilidade da Petrobras, Rafael Chaves, destacou que “é uma forma de planejar a redução gradual das emissões sem a necessidade de descartar abruptamente todo investimento acumulado em infraestrutura de transporte baseada em energia fóssil e sem a necessidade de descartar as oportunidades de investimentos em novos reservatórios. O crescimento da oferta de combustíveis renováveis fica assegurado, contribuindo para uma transição energética justa e racional, que respeita a vocação brasileira em combustíveis renováveis e permite que os recursos fósseis do nosso país sejam transformados em riquezas”

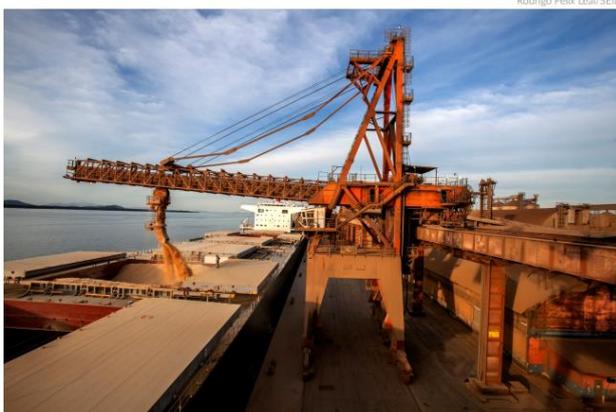
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/12/2022

REGIÃO SUL - SETE COMPANHIAS PORTUÁRIAS DO PARANÁ ESTÃO NO RANKING DAS MAIORES EMPRESAS DO SUL

São elas, a Portos do Paraná, Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), Rocha Terminais Portuários, Cattalini Terminais Marítimos, Fospar, Pasa e Porto Ponta do Félix

Por **BÁRBARA FARIAS** bárbara@portalbenews.com.br



A atividade portuária mantém mais de 9 mil postos de trabalho diretos em Paranaguá e Antonina

EM 2021, 56% DA ARRECADAÇÃO DE IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS (ISS) EM PARANAGUÁ VIERAM DA ATIVIDADE PORTUÁRIA. EM ANTONINA, A PARTICIPAÇÃO CHEGOU A 59%

A Portos do Paraná e mais seis empresas portuárias do estado estão no ranking das 500 maiores da região Sul do País. O levantamento realizado pela revista “Amanhã”, em parceria com a PwC Brasil, é considerado o mais importante

indicador empresarial regional. Ele foi feito com base nas informações financeiras de 2021 e divulgado na última semana.

A Portos do Paraná ficou em 234º no ranking nacional, crescimento de 15 posições em relação a 2020, e em 86º no estadual. Copel, Sanepar, Celepar, Cohapar, Fomento Paraná e BRDE (nesse caso, a parte paranaense) também aparecem nesse ranking.

Além da empresa pública do setor, fazem parte da lista o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), Rocha Terminais Portuários, Cattalini Terminais Marítimos, Fospar, Pasa e Porto Ponta do Félix.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, ressaltou a participação da comunidade portuária do estado no setor de transporte e logística. “Ter empresas que atuam nos portos paranaenses neste seleto grupo demonstra a relevância do setor para a região, sejam operadores portuários, arrendatários ou a própria autoridade portuária, no caso da Portos do Paraná”, declarou.

O diretor-presidente da APPA apontou o impacto positivo dessas empresas portuárias na economia local e no Paraná. “Essas grandes empresas geram emprego e renda para o litoral do estado. Além disso, pagam impostos que serão investidos pelas prefeituras em serviços públicos, como saúde, educação e infraestrutura”, afirmou Garcia.

Em 2021, 56% da arrecadação de Imposto Sobre Serviços (ISS) em Paranaguá vieram da atividade portuária. Em Antonina, a participação chegou a 59%.

A atividade portuária mantém mais de 9 mil postos de trabalho diretos em Paranaguá e Antonina, além de milhares de empregos indiretos nos setores de transportes, serviços e comércio, o que representa quase 44% dos empregos locais. Todos os meses, o setor injeta mais de R\$ 33 milhões em salários na economia da região, de acordo com a autoridade portuária.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/12/2022

PORTUGAL - NUNO ARAÚJO ANUNCIA SAÍDA DA PRESIDÊNCIA DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO

Nuno Araújo anuncia saída da presidência dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo
Por **BÁRBARA FARIAS** bárbara@portalbenews.com.br



Divulgação/APDL

Araújo foi empossado presidente da Administração do Porto do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) em julho de 2020

NUNO TERIA SIDO CONVIDADO PARA CONTINUAR À FRENTE DO COMANDO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA, MAS NÃO ACEITOU ALEGANDO RAZÕES PESSOAIS

Nuno Araújo, presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), em Portugal, anunciou que deixará o cargo no fim deste ano, quando termina o seu único

mandato.

Segundo informações, Nuno teria sido convidado para continuar à frente do comando da autoridade portuária, mas não aceitou alegando razões pessoais.

A equipe liderada por ele tem como vices Cláudia Soutinho e Joaquim Gonçalves, mas ainda não há informações sobre quem ficará em seu lugar.

Araújo foi empossado presidente da administração portuária portuguesa em julho de 2020, após ter sido nomeado pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos. Ele substituiu Guilhermina Rego, que tinha terminado o seu mandato em dezembro de 2019, mas se manteve na função até 30 de junho.

Licenciado em Engenharia Mecânica pela Universidade do Minho e com um Master of Business Administration (MBA) Executivo na Porto Business Scholl, Nuno Araújo foi, entre 2015 e 2018, chefe de gabinete de Pedro Nuno Santos, então secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares do Governo liderado pelo socialista António Costa. Foi nesse período que Araújo assumiu funções no Conselho de Administração da APDL, na posição de vice.

No seu currículo, o administrador tem passagem pela Assembleia da República como deputado, cargo que exerceu entre 2009 e 2011, integrando a Comissão Parlamentar de Assuntos Económicos, Inovação e Energia, a Comissão de Educação e Ciência, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações e, finalmente, a Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar.

Em seu percurso profissional, Nuno foi também presidente do Conselho de Administração da Fundação para Divulgação das Tecnologias de Informação (FDTI), diretor de Desenvolvimento de Negócio e Internacionalização na EQS, sócio-gerente e diretor da Divisão Industrial da EQS e perito especializado na Sociedade Geral de Superintendência (SGS) Portugal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/12/2022

COSTA FAVOLOSA ATRACA NO PORTO PELA PRIMEIRA VEZ NA TEMPORADA E ESTRANGEIROS PASSEIAM EM SANTOS

Informações: Prefeitura de Santos (6 de dezembro de 2022)



Navio fez sua primeira escala em Santos nesta temporada. Foto: Eduardo Malta/PMS

O navio Costa Favolosa realizou sua primeira escala no Porto de Santos na manhã desta segunda-feira (5). Em sua travessia vindo da Itália, a embarcação trouxe centenas de estrangeiros para visitar o Brasil. Um grupo de 37 deles visitou pontos turísticos de Santos.

Formado por franceses e italianos, o grupo esteve no Museu do Café, Museu Pelé e depois passeou na linha turística do bonde. Normalmente, estes dois últimos equipamentos turísticos não funcionam nas segundas, porém, durante a temporada de cruzeiros abrem, excepcionalmente, para atender aos turistas em trânsito (procedentes de outras localidades que não embarcaram no Porto de Santos).

Com capacidade para 3,8 mil passageiros, 1508 cabines (524 com varanda), quatro piscinas, cinco hidromassagens, seis restaurantes, 12 bares e diversas outras opções de entretenimento, o Costa Favolosa realizará minicruzeiros de três a cinco noites e de sete noites com embarques em Santos e Itajaí (SC).

Nesta segunda, o navio inicia sua temporada de cabotagem (viagens regulares pelo litoral brasileiro) com cruzeiro de quatro noites com destino a Balneário Camboriú (SC), retornando a Santos na sexta-feira (9) pela manhã. Ao todo, ele passará pelo terminal marítimo Giusfredo Santini 24 vezes nesta temporada – será o segundo mais frequente no porto santista – perdendo apenas para o MSC Fantasia, com 39 escalas.

SOBRE A TEMPORADA DE CRUZEIROS

Iniciada em Santos no último dia 2 de novembro, a temporada 2022/2023 de cruzeiros será a maior em movimentação nos últimos 10 anos. A expectativa é de que o terminal marítimo receba até 561 mil turistas e sejam injetados até R\$ 390 milhões na economia local – o impacto para todo o País é estimado em R\$ 3,8 bilhões, com um total de 780 mil passageiros nos portos nacionais.

Santos vai receber 16 navios com um total de 142 escalas até 16 de abril.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 06/12/2022

HIDROVIAS DO BRASIL: SAÍDA PELOS RIOS

Informações: Hidrovias do Brasil (6 de dezembro de 2022)

A Hidrovias do Brasil foi destaque na última edição da Revista Dinheiro Rural com entrevista de Fabio Schettino, nosso CEO, em matéria sobre transporte hidroviário.

Fabio falou sobre o potencial do modal hidroviário como uma alternativa mais ambientalmente amigável e socialmente responsável. Destacou também dados que mostram o potencial de crescimento deste modal e o crescimento da companhia no primeiro semestre de 2022.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 06/12/2022

CONGRESSO NACIONAL DA MAGISTRATURA DO TRABALHO OCORRE DE FORMA SILENCIOSA

Informações: Academia Brasileira de Formação e Pesquisa (6 de dezembro de 2022)



Imagem: Academia Brasileira de Formação e Pesquisa

Lançando mão dos avanços tecnológicos disponíveis, o Congresso Nacional da Magistratura do Trabalho, em sua primeira edição, ocorre de forma silenciosa. Isso significa dizer que participantes do evento, munidos de equipamento de rádio, selecionam a frequência que desejam ouvir. Ao todo são cinco frequências disponibilizadas. Em cada uma delas um debate ocorre. Os palestrantes externam suas exposições de forma

simultânea, em um mesmo espaço.

“A pessoa pode estar sentada de frente para um palestrante e querer escutar outro. Com esse sistema, ela não precisa sair do lugar, basta mudar a frequência”, explicou o operador de áudio, Eguemar Wilson Alves da Rocha.

O sistema possibilita até 30 transmissões simultâneas. Pelo fato de permitir um número maior de discussões em um espaço menor, tem se mostrado como uma excelente opção para a realização de eventos.

A iniciativa inovadora surpreendeu não só participantes do evento, como palestrantes que ainda não tinham vivenciado esse tipo de experiência. Para o assessor jurídico da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e membro da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM), Ataíde Mendes da Silva Filho, participar de um painel silencioso foi um momento marcante.

Ele conta que a princípio ficou com receio de que a proximidade entre os palestrantes pudesse atrapalhar o desempenho. No entanto, afirma que tudo transcorreu de maneira tranquila, sem dificuldades e nem interrupções.

Para um dos coordenadores científicos do evento, ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Guilherme Augusto Caputo Bastos, foi uma alegria visualizar a concretização dos painéis no sistema silencioso.

A iniciativa marca a inovação também no formato do evento e não só nas discussões que tratam do impacto tecnológico no ambiente do trabalho.

As salas disponíveis para acompanhamento dos participantes foram Jurisdição Social do Trabalho, Direito Desportivo, Direito Portuário e Acesso à Justiça.

O Congresso Nacional da Magistratura do Trabalho é uma realização da Academia Brasileira de Formação e Pesquisa e da Associação Nacional de Magistrados do Trabalho.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 06/12/2022

EMBAIXADOR DO REINO DOS PAÍSES BAIXOS VISITA SUAPE PARA CONHECER POTENCIAL DO COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO

Informações: Sua (6 de dezembro de 2022)



Há um ano e meio no Brasil, o diplomata André Driessen, acompanhado do Conselheiro da embaixada e da cónsul honorária no Recife, foi recepcionado na Sala do Investidor – Imagem: Suape

Os novos empreendimentos que serão instalados no Complexo Industrial Portuário de Suape, assim como a estrutura atual do atracadouro e os projetos socioambientais desenvolvidos no território estratégico da estatal, foram apresentados, na manhã desta quinta-feira (1), pela diretoria do porto

ao embaixador do Reino dos Países Baixos no Brasil, André Driessen, que se encontra em visita oficial a Pernambuco até esta sexta (2).

A comitiva, também integrada pelo Conselheiro da embaixada em Brasília, Remon Daniel Boef, e pela cónsul honorária da nação europeia no Recife, Annelijn W. van den Hoek, foi recepcionada pelo diretor-presidente de Suape, Francisco Martins, e pelo diretor de Desenvolvimento de Negócios da empresa, Luiz Alberto Barros. O encontro ocorreu na Sala do Investidor.

Na ocasião, o grupo obteve informações sobre o novo terminal de contêineres que será construído no atracadouro pela empresa holandesa APM Terminals, subsidiária do Grupo A. P. Moller-Maersk. A conclusão da dragagem dos seis quilômetros do canal principal do porto, para aprofundamento de 20 metros em sua extensão, foi outro tema abordado. A obra será retomada, nas próximas semanas, pela empresa holandesa Royal Van Oord.



Imagem: Suape

A comitiva aproveitou a oportunidade para conhecer a área portuária, visitando o mirante da nova torre de controle do atracadouro. De lá, é possível ter uma visão panorâmica dos píeres e cais do porto. O diretor Luiz Barros acompanhou o grupo e indicou o local onde serão instalados alguns dos novos empreendimentos, entre eles o Terminal de Granéis Sólidos Minerais de Suape, obra que virá acompanhada da construção da Ferrovia do Sertão, ligando Suape a uma mina de ferro em Curral Novo, no Piauí.

No total, serão investidos R\$ 42,1 bilhões em 12 novos empreendimentos de porte no complexo industrial portuário, com a criação de cerca de 25 mil novos postos de trabalho. Atualmente, há 224 empresas em funcionamento no complexo e áreas adjacentes, gerando mais de 40 mil empregos diretos e indiretos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/12/2022

PORTO DE ITAGUAÍ AVALIARÁ IMPLANTAÇÃO DE NOVO CANAL DE NAVEGAÇÃO

Fonte: SINDOP (6 de dezembro de 2022)

O Porto de Itaguaí (RJ) deve iniciar em breve estudos para implantação de um novo canal de navegação no trecho conhecido como 'canal derivativo'. Com o objetivo de garantir eficiência e segurança, o porto administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) contratará avaliações para atingir profundidade de 21 metros, largura de 250 metros, o que permitirá a recepção de navios com calados de 14,7 metros no canal derivativo, que abrange o canal de acesso de ligação ao canal principal, próximo à Ilha Guaíba.

A DTA Engenharia foi aprovada pela autoridade portuária como prestadora de serviços de assessoria técnica ambiental para elaboração do estudo e relatório de impacto ambiental (Eia/Rima) para análise da viabilidade ambiental da implantação de novo canal de navegação de Itaguaí. Conforme publicação do Diário Oficial na última semana, o contrato desses estudos terá o valor total de R\$ 818 mil e o volume total previsto para o novo canal é de 13.000.000 metros cúbicos (m³).

Atualmente, a CDRJ considera que o porto já atende ao mercado de todos os tipos de navios contêineres e graneleiros. De acordo com a autoridade portuária, uma instrução normativa prevê que os calados de operação dos navios podem ser acrescidos da altura da maré referida ao nível da baixa-mar de sizígia, no momento da manobra, limitada a um metro.

A IN da Gerita — Gerência de Acesso Aquaviário (Itaguaí) estabeleceu que os berços 301 (do cabeço 1 ao 6) e nos berços 302 e 303 (do cabeço 6 ao 29), ambos operados pelo terminal de contêineres Sepetiba Tecon, a utilização da maré está limitada a 0,70m, podendo o calado máximo chegar a 13,70m e 15,40 m, respectivamente.

Procurada pela Portos e Navios, a CDRJ ressaltou em nota que o Sepetiba Tecon já possui autorização para receber navios com comprimento acima de 340m e inferior a 367m e com 50m a 52m de boca — sob a condição de manobras experimentais. Os parâmetros operacionais, segundo a autoridade portuária, foram estabelecidos em 2020 pela Delegacia da Capitania dos Portos local.

Para o diretor de gestão portuária da CDRJ, Luiz Fernando Walther de Almeida, os maiores desafios da dragagem no complexo portuário de Itaguaí atualmente são a necessidade de licenciamento ambiental e o processo de captação de recursos financeiros.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 06/12/2022

MAERSK E IBM DESCONTINUARÃO PLATAFORMA DE COMÉRCIO GLOBAL HABILITADA PARA BLOCKCHAIN

Fonte: Guia Marítimo (6 de dezembro de 2022)



Imagem: Guia Marítimo

Na quarta-feira (30), a equipe TradeLens começou a operação para retirar as ofertas e descontinuar a plataforma, e a intenção é que a plataforma saia do ar até o final do primeiro trimestre de 2023. Durante esse processo, todas as partes envolvidas garantirão que os clientes sejam atendidos sem interrupções em seus negócios.

“A TradeLens foi fundada com a visão ousada de dar um salto na digitalização da cadeia de suprimentos global como uma plataforma industrial aberta e neutra. Infelizmente, embora tenhamos

desenvolvido com sucesso uma plataforma viável, a necessidade de colaboração total da indústria global não foi alcançada. Como resultado, a TradeLens não atingiu o nível de viabilidade comercial necessário para continuar trabalhando e atender às expectativas financeiras como um negócio independente”. disse Rotem Hershko, Head of Business Platforms da A.P. Moller – Maersk.

A Maersk continuará seus esforços para digitalizar a cadeia de suprimentos e aumentar a inovação do setor por meio de outras soluções para reduzir o atrito comercial e promover um comércio mais global.

“Somos profundamente gratos pelos esforços incansáveis de nossos membros comprometidos da indústria e muitos talentos da tecnologia, que juntos trabalharam diligentemente para promover a digitalização da indústria por meio da plataforma TradeLens. Aproveitaremos o trabalho da TradeLens como um trampolim para cuidar ainda mais da nossa agenda de digitalização e esperamos aproveitar a energia e a capacidade do nosso talento em tecnologia de novas maneiras”, disse Rotem Hershko.

A plataforma TradeLens foi anunciada em 2018 e desenvolvida em conjunto pela IBM e pela GTD Solution, uma divisão da Maersk, como uma solução de remessa habilitada para blockchain projetada para promover um comércio global mais eficiente e seguro.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 06/12/2022

MAERSK, COSCO, ONE E HAPAG-LLOYD AUMENTAM SEUS GANHOS MÉDIOS POR TEU NO TERCEIRO TRIMESTRE

Informações: Mundo Marítimo (6 de dezembro de 2022)



Imagem: Mundo Marítimo

As margens operacionais médias para a indústria de contêineres caíram pelo segundo trimestre consecutivo no período de julho a setembro, depois que as 10 principais companhias marítimas relataram quedas generalizadas. Juntas, elas geraram margem média de 51,9% no período, a menor em cinco trimestres. O declínio reflete tanto uma queda na receita devido à rápida queda nas taxas de frete, quanto o impacto dos custos crescentes, deixando menos lucro para as linhas, informa a Alphaliner .

Refletindo a queda nas tarifas de frete do mercado, o lucro médio por TEU caiu 3% para os dez no terceiro trimestre em comparação com os três meses anteriores. No entanto, o desempenho não foi uniformemente negativo e quatro linhas – Maersk (Ocean), Cosco, ONE e Hapag-Lloyd – conseguiram aumentar os ganhos médios por TEU, sugerindo mais sucesso em garantir taxas de contrato lucrativas.

A transformação foi particularmente marcante para a Maersk, que com 48,5% registrou a sexta margem mais alta, acima da décima no trimestre anterior. A companhia marítima dinamarquesa trocou de lugar com a Wan Hai, cuja margem de 39,5% foi a menor entre as 10 maiores companhias marítimas no último trimestre.

Excluindo as quatro transportadoras, o lucro médio por TEU caiu 6,8% no trimestre para as 6 linhas restantes (ZIM, CMA CGM, HMM, Yang Ming, Evergreen e Wan Hai), cujas quedas de margem operacional também foram muito maiores. Além dos problemas das transportadoras, os custos também estão subindo agora e as linhas inevitavelmente enfrentarão maiores despesas relacionadas a combustíveis, manuseio e posicionamento de contêineres. A Hapag-Lloyd reportou custos de bunker de 905 milhões de euros no último trimestre, o dobro do ano anterior e equivalente a 24% das despesas da linha de navegação.



Dada a conjuntura geopolítica, espera-se que os preços da energia se mantenham elevados, o que afetará o OPEX (despesas operacionais).

Apesar da queda nas taxas de frete, as 10 maiores linhas continuam a gerar lucros fenomenais, com uma margem que implica um retorno médio de quase 52 centavos de dólar em cada dólar de vendas antes de impostos e juros, muito longe dos baixos números de um único dígito observados no passado anos.

Las diez líneas navieras principales ahora han recaudado colectivamente casi US\$260.000 millones en beneficio operativo (EBIT) desde el inicio de la pandemia (de 4/1/2020), con CMA CGM superando por poco a Maersk en la cima a pesar de su tamaño mais pequeno.

No entanto, apesar das enormes quantias de dinheiro que as companhias de navegação agora detêm, certas linhas serão inevitavelmente forçadas a recorrer a essas reservas para cobrir o provável déficit entre tarifas mais baixas e contratos de fretamento muito caros assinados no auge da pandemia.

Resultados em queda no quarto trimestre

Os resultados das operadoras podem cair até 70% no quarto trimestre. As indicações para os meses restantes do ano mostram que os traders provavelmente registrarão lucros muito menores no último trimestre, com alguns potencialmente caindo até 70% em comparação com o período de três meses anterior.

A ZIM parece registrar a maior queda até o momento, com sua previsão para o ano inteiro confirmada na semana passada com o anúncio de seus resultados do terceiro trimestre, implicando ganhos operacionais (EBIT) entre \$ 439 e \$ 739, milhões no último trimestre.

Esta seria a primeira vez desde o segundo trimestre de 2021 que as dez principais companhias marítimas relataram ganhos operacionais trimestrais na casa dos milhões, em vez de bilhões, de dólares. Isso também representaria uma queda de 50 a 70% no lucro operacional da ZIM no terceiro trimestre.

Não é o único. A Maersk ainda está a caminho de relatar um EBIT extraordinário de US\$ 5,2 bilhões no quarto trimestre, embora o número represente uma queda de quase 45% em relação ao trimestre anterior.

Dois outros grandes traders também sugeriram ganhos futuros. As previsões para o ano inteiro da Hapag-Lloyd representam a faixa mais ampla, implicando EBIT entre 2,070 e € 3,9 bilhões para o último trimestre do ano, ou 30% a 60% menos que no terceiro trimestre.

As previsões para o ano inteiro do ONE referem-se ao ano fiscal japonês e, portanto, não são diretamente comparáveis. No entanto, mesmo assumindo que um pico nominal de 70% do valor esperado para a segunda metade do ano fiscal (US\$ 4,1 bilhões) foi registrado no quarto trimestre do calendário, isso representaria uma queda de mais de 45% na comparação trimestral ganhos trimestre.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 06/12/2022

GOVERNO DO ESTADO ASSINA A HOMOLOGAÇÃO DA LICITAÇÃO DO LOTE NOROESTE, VENCIDA PELO GRUPO ECORODOVIAS

Fonte: Arte SP (6 de dezembro de 2022)

O governador Rodrigo Garcia recebeu nesta quinta-feira (01), no Palácio dos Bandeirantes, prefeitos de municípios das regiões de São José do Rio Preto, Araraquara, São Carlos e Barretos para evento de homologação da licitação de concessão do Lote Noroeste. O projeto contempla 600



quilômetros de rodovias e teve como vencedora a Ecorodovias Concessões e Serviços, com a proposta de R\$ 1,236 bilhão, o que representa um ágio histórico de 16.151,20% sobre a outorga mínima. Os envelopes foram abertos em 15 de setembro na sede da B3, em São Paulo.

“Essa quinta-feira é um dia muito especial, é o dia em que o Governo de São Paulo assina a homologação e adjudicação da concessão do Lote Noroeste. Através de uma nova licitação, o Governo incluiu novos projetos, novas obras e também atualizou o contrato com a redução do valor do pedágio, fazendo com que nós pudéssemos ter um ganho importante para as regiões beneficiadas por essas estradas”, disse Rodrigo Garcia.

A nova concessão terá prazo de 30 anos e prevê investimentos de R\$ 13,9 bilhões entre obras (R\$ 10 bilhões) e operação (R\$ 3,9 bilhões). Após a homologação da licitação, o grupo Ecorodovias será convocado para adotar os procedimentos para a assinatura do contrato de concessão.

O lote Noroeste contempla cinco rodovias: SP 310 (Rodovia Washington Luís), SP-323 (Rodovia José Della Vechia/Orlando Chesini Ometto); SP-326 (Rodovia Brigadeiro Faria Lima – entre Bebedouro e Barretos); SP 333 (Rodovia Carlos Tonani, Nemésio Cadetti, Laurentino Mascari e Dr. Mario Gentil) e SP 351 (Rodovia Comendador Pedro Monteleone), que atualmente estão sob gestão das concessionárias Tebe e Triângulo do Sol. Estas rodovias atravessam municípios das regiões de São José do Rio Preto, Araraquara, São Carlos e Barretos.

“O sucesso do leilão, com a maior competição do setor nas concessões paulistas desde 2014 e presença dos maiores operadores, reflete a robustez da modelagem que consolida os avanços regulatórios realizados pelo Governo de São Paulo. Também consolida as alterações tecnológicas do setor rodoviário, com conversão integral de praças de pedágio para o sistema automático livre, por meio de implantação faseada dos pórticos que farão a cobrança por meio eletrônico (sistema AVI). Prevê ainda uma estrutura de contas que endereça possíveis desequilíbrios dentro da própria estrutura do projeto, afastando o risco fiscal do Estado”, afirma a Secretária de Projetos e Ações Estratégicas – Tarcila Reis.

Para o Subsecretário de Parcerias, Edgard Benozatti Neto, a competição e sucesso do leilão em meio a um cenário macroeconômico desafiador demonstra a solidez da modelagem proposta e ratifica a consistência do maior programa estadual de concessões do país.

Investimentos no Lote Noroeste

O investimento total de R\$ 13,9 bilhões desta concessão (sendo que R\$ 5 bilhões deverão ser aplicados nos primeiros sete anos) prevê 123 km de duplicação de pistas; 99 km de terceira faixa, 18 quilômetros de novas marginais; implantação de 75 quilômetros de ciclovias e 37 dispositivos. Também devem ser instaladas 42 passarelas, 20 bases de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) e 3 pontos de parada de descanso para caminhoneiros. Nos cinco primeiros anos de concessão, devem ser gerados 26 mil empregos diretos e indiretos.

“As rodovias que compõem o Lote Noroeste formam um corredor logístico importantíssimo para os PIBs paulista e nacional. Os investimentos nestas vias serão vitais para maior segurança e comodidade no transporte de cargas e na mobilidade das populações da região”, afirma o secretário estadual de Logística e Transportes, João Octaviano Machado Neto.

Entre as intervenções prioritárias da nova concessão estão a implantação da terceira faixa de rolamento na Rodovia Washington Luiz (SP-310), do km 425 ao km 454+300, com investimento superior a R\$ 600 milhões, beneficiando diretamente os municípios de Cedral, São José do Rio Preto e Mirassol. Já nas regiões de São Carlos e Araraquara, as obras na Washington Luiz (SP-310), entre o km 227+800 e o km 293, compreendem a implantação de 4,5 quilômetros de vias marginais e 66 quilômetros de faixas adicionais nas pistas Norte e Sul.

“Além do investimento em melhorias para trazer mais segurança e fluidez às rodovias com uso de novas tecnologias, essa nova concessão do Lote Noroeste trará benefícios importantes aos usuários com a redução das tarifas de pedágio”, afirma Milton Persoli, diretor-geral da ARTESP.

Tarifas mais baratas

A nova concessão prevê a redução de cerca de 10% nas tarifas de pedágio atualmente praticadas. Além disso, os motoristas também se beneficiarão de um desconto adicional de 5% só para veículos com tag (pagamento automático) e descontos progressivos na tarifa para usuário frequente (DUF), que diminui o custo da viagem para quem passa pelo pedágio muitas vezes no mesmo mês. Com os descontos tarifários progressivos, o abatimento pode chegar a 95%, de acordo com a frequência de uso e praça de pedágio utilizada e estarão disponíveis para todos que fazem pagamento eletrônico das tarifas.

Entre as inovações previstas na nova concessão está o Sistema Automático Livre – de cobrança 100% automática –, com a eliminação de todas as praças de pedágio, que serão substituídas por pórticos. O sistema será implantado progressivamente nos trechos do Lote Noroeste.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 06/12/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS: AUMENTO DE INVESTIMENTO EM NOVAS RESERVAS DE PETRÓLEO ESTÁ NOS PLANOS DO NOVO GOVERNO

Em encontro nesta terça-feira, Grupo de Transição na estatal reforçou a necessidade de suspender a venda de ativos e o desenvolvimento de energia renováveis

Por Bruno Rosa — Rio



Reunião na Petrobras com grupo de transição do futuro governo Lula Divulgação

A necessidade de aumentar os investimentos para se descobrir novas reservas de petróleo e gás foi um dos temas apresentados pelo grupo de transição à atual direção da Petrobras.

Na reunião que aconteceu nesta terça-feira na sede da companhia no Rio, integrantes da transição voltaram a pedir a suspensão do

processo de venda de ativos da estatal e pontuaram a importância dos investimentos em energia renováveis.

De acordo com fontes, esses temas devem nortear o novo plano de negócios da estatal a partir de janeiro, quando o novo governo vai assumir a companhia.

Segundo uma fonte que estava presente na reunião, o baixo investimento atual da empresa na exploração e descoberta de novas jazidas de petróleo é hoje um ponto de atenção, já que a companhia está direcionando quase todo o investimento no pré-sal e na margem equatorial.

Um integrante do grupo de transição destacou que, com base nos planos atuais da estatal, as reservas comprovadas da empresa teriam duração de menos de dez anos.

Ou seja, explicou essa fonte, é preciso que a Petrobras aumente o investimento na descoberta de novas reservas. "Tem que investir em pesquisa e exploração para descobrir novas reservas", disse a fonte.

Lista com 55 ativos à venda

Na reunião, a atual direção da estatal apresentou ao grupo de transição uma lista com 55 ativos que devem ser vendidos e que já se encontram em alguma fase de avaliação. Desse total, cinco já estariam na reta final. De acordo com o Plano de Negócio 2023/2027, a estatal quer vender até US\$ 20 bilhões em ativos.

A ideia, no entanto, foi rechaçada pelo grupo de transição que mais uma vez pediu a suspensão de todos os processos de venda, principalmente, as refinarias. Porém, uma fonte presente na reunião disse que os representantes da Petrobras "não se comprometeram" com a suspensão dos processos de venda de ativos.

Um representante do grupo de transição lembrou ainda que foi defendido que a empresa aumente os investimentos em energia renovável, já que as ações em descarbonização foram consideradas "tímidas".

Em nota, o senador Jean Paul Prates (PT-RN), coordenador do subgrupo de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do grupo de Minas e Energia da transição, disse que a Petrobras apresentou as linhas gerais de seu plano de negócios 2023/2027, que prevê investimentos de US\$ 78 bilhões, 15% acima do planejamento anterior (2022-2026).

"O GT observou uma inflexão importante na prioridade dada à transição energética por meio da diversificação rentável, apontada como essencial pelos integrantes da transição para assegurar a sustentabilidade da companhia no longo prazo a partir da avaliação de horizontes com novas fontes de energia", disse a nota.

Na reunião, disse a nota, a programação de desinvestimentos da empresa foi detalhada e "a Petrobras forneceu informações sobre as etapas restantes em alguns projetos em curso, e respondeu a questionamentos do Grupo de Trabalho".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/12/2022

PETROBRAS REDUZ PREÇOS DA GASOLINA EM 6,09% PARA AS DISTRIBUIDORAS. DIESEL CAI 8,17%

É o primeiro recuo nos preços desde setembro. Novo valor começa a valer a partir de quarta-feira
Por Bruno Rosa — Rio

A Petrobras anunciou que vai reduzir os preços da gasolina e do diesel a partir de quarta-feira, dia 07.

Para a gasolina A, o preço médio de venda da Petrobras para as distribuidoras passará de R\$ 3,28 para R\$ 3,08 por litro, uma redução de R\$ 0,20 por litro. É uma redução de 6,09%.

O valor médio de venda de diesel A da estatal para as distribuidoras passará de R\$ 4,89 para R\$ 4,49 por litro, uma redução de R\$ 0,40 por litro - ou de 8,17%.

São as primeiras reduções desde setembro, antes da eleição presidencial. No último dia 2 de setembro, a estatal havia reduzido a gasolina em 7,08%, para R\$ 3,28 por litro. Já o diesel no dia 20/09 teve queda de 5,78% para R\$ 4,89 por litro.

A redução anunciada pela estatal vai equilibrar os preços nacionais com o mercado internacional. Segundo a Abicom, associação que reúne os importadores, o valor do litro da gasolina vendida aqui

estava 8% (R\$ 0,24) maior que no exterior. No caso do diesel, o preço aqui estava R\$ 0,34 maior (8%).

O mesmo ocorre quando se observa as análises do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE). A gasolina vendida no Brasil estava R\$ 0,31 mais cara (10,41%) no Brasil, assim como o diesel (com valor 12,06% maior ou R\$ 0,52)

No caso da redução anunciada hoje para a gasolina, considerando a mistura obrigatória de 73% de gasolina A e 27% de etanol anidro para a composição da gasolina comercializada nos postos, a parcela da Petrobras no preço ao consumidor será, em média, R\$ 2,25 a cada litro vendido na bomba.

Pense Grande: Petrobras seleciona 25 empresas e startups para investir até R\$ 24,4 milhões
No diesel, a estatal explicou que considerando a mistura obrigatória de 90% de diesel A e 10% de biodiesel para a composição do diesel comercializado nos postos, a parcela da estatal no preço ao consumidor será, em média, R\$ 4,04 a cada litro vendido na bomba.

"Essas reduções acompanham a evolução dos preços de referência e é coerente com a prática de preços da Petrobras, que busca o equilíbrio dos seus preços com o mercado, mas sem o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações e da taxa de câmbio", explicou a estatal.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/12/2022*

JAQUES WAGNER DIZ QUE GOVERNO ELEITO CONCORDA COM CORTE DE R\$ 30 BI NA 'PEC DA TRANSIÇÃO'

O relator da PEC, senador Alexandre Silveira (PSD-MG), apresentou hoje seu relatório com um impacto total da PEC de R\$ 198 bilhões. Pela solução negociada, a elevação do teto dos gastos seria de R\$ 145 bilhões, deixando R\$ 23 bilhões de investimentos fora da regra fiscal

Por Fernanda Trisotto — Brasília



O senador Jaques Wagner é o articulador político da 'PEC da Transição' no Senado Edilson Dantas/Agência O Globo

O senador Jaques Wagner (PT-BA), articulador da "PEC da Transição" no Senado, afirmou que a equipe do governo eleito concorda com a redução de R\$ 30 bilhões na fatura da proposta para garantir a aprovação do texto. Ele afirmou, durante sessão da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), que a equipe de transição também concorda em enviar o novo arcabouço fiscal para o Congresso em até seis

meses. Em contrapartida, ele pede que a licença para ampliação de gastos seja mantida em dois anos.

— Concordamos na redução de R\$ 30 bilhões (no valor da PEC). Evidente que a equipe nova preferia que a redução não fosse de R\$ 30 bilhões, fosse de R\$ 20 bilhões. Estou aqui assumindo a responsabilidade na tentativa de chegarmos a um acordo de aceitar o que foi proposto, de R\$ 30 bilhões — afirmou.

O relator da PEC, senador Alexandre Silveira (PSD-MG), apresentou hoje seu relatório com um impacto total da PEC de R\$ 198 bilhões, e validade de dois anos. Pela solução que está sendo negociada, a elevação do teto dos gastos seria limitada a R\$ 145 bilhões, deixando R\$ 22,9 bilhões de investimentos fora da regra fiscal, tal qual está na proposta oficial.

O relatório da "PEC da Transição" propõe a ampliação em R\$ 175 bilhões do valor do teto de gastos — regra criada em 2016 e que prevê que as despesas do governo não podem subir acima da inflação — e também mantém uma exceção que constava no texto original. Foi criada uma autorização para investimentos fora do teto, de R\$ 22,9 bilhões, pelos próximos dois anos, diante de um aumento inesperado da arrecadação. Assim, o custo fiscal total do projeto será de R\$ 198 bilhões em 2023 e de mesmo valor em 2024.

Redução de R\$ 30 bilhões

A proposta de reduzir a fatura da PEC em R\$ 30 bilhões foi levantada pelo senador Fernando Bezerra Coelho (MDB-PE), como uma solução de entendimento entre os senadores para liquidar a análise do texto. Ele falou sobre essa alternativa após o senador Carlos Portinho (PL-RJ), líder do governo Bolsonaro na Casa, sugerir a realização de audiências públicas para discussão da PEC.

O presidente da CCJ, Davi Alcolumbre (União-AP), alertou Portinho que a votação de um requerimento inviabilizaria a aprovação da PEC, que também contemplava a manutenção de promessas de campanha de Bolsonaro.

O requerimento da audiência foi rejeitado por 16 votos a 10.

Negociação ao vivo

Os senadores suspenderam a sessão da CCJ para negociar emendas ao texto por quase quatro horas. Mesmo assim, quando a sessão foi retomada, eles seguiram discutindo pontos do texto em que não havia convergência.

Jaques Wagner acenou com a redução de R\$ 30 bilhões da fatura. Também disse que o governo eleito enviará a nova proposta do arcabouço fiscal em seis meses, e não um ano como estava previsto no relatório de Alexandre Silveira.

Para isso, ele pedia aos demais senadores que concordassem com o prazo de dois anos para as exceções às regras, em vez de um ano defendido por senadores independentes e aliados a Bolsonaro.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/12/2022

INTEGRANTES DA TRANSIÇÃO DEFENDEM PEC: 'ESTAMOS PEDINDO ESPAÇO FISCAL MÍNIMO', AFIRMA EX-MINISTRO

Aliados de Lula participam de evento do GLOBO e do Valor Econômico
Por Manoel Ventura e Bruno Góes — Brasília



'Wellington Dias, Rui Costa, Marina Silva, Nelson Barbosa e Merval Pereira, durante o evento 'E agora, Brasil?' Cristiano Mariz/Agência O Globo

Aliados do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e integrantes do governo de transição defenderam nesta terça-feira a "PEC da Transição", proposta de Emenda à Constituição que abre espaço no Orçamento de 2023. O tema está em discussão no Congresso Nacional e o novo governo defende a sua aprovação até o fim do ano.

A PEC foi um dos assuntos do "E agora, Brasil?", evento promovido pelos jornais O GLOBO e Valor Econômico, com patrocínio do Sistema Comércio, através da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) e de suas federações.

<https://youtu.be/5CHiEuKWDh8>

Participam do debate, em Brasília, quatro integrantes da equipe de transição: Rui Costa, governador da Bahia; Wellington Dias, ex-governador do Piauí e senador eleito pelo PT; Marina Silva, ex-ministra do Meio Ambiente e deputada federal eleita pela Rede; e Nelson Barbosa, ex-ministro do Planejamento e da Fazenda.

Barbosa afirmou que o Orçamento do próximo ano é insuficiente.

— O que está se pedindo ao Congresso Nacional é um espaço fiscal mínimo para governar para todos. Não tem recursos para investir em saúdes, para combater os efeitos da Covid, para reduzir a fila do SUS. A merenda escolar não é ajustada há vários anos. O Orçamento de 2023 é claramente insuficiente. É preciso criar o espaço fiscal adicional, e o Congresso está debatendo isso — afirmou.

Ele acrescentou:

— A transição requer sim uma autorização para que se aumente o gasto além do que foi programado em 2023, isso não é incompatível com a estabilidade fiscal e monetária do país

'A crise é 2022', diz Wellington Dias

Wellington Dias, um dos negociadores da PEC, lembrou que é a primeira vez que o presidente eleito, antes da posse, precisa de maioria do Congresso e disse que se discute ainda abrir espaço no Orçamento de 2022. O atual governo, de Jair Bolsonaro, está com dificuldades de fechar as contas até o fim do ano.

— A crise não é 2023, é 2022 — afirmou.

Dias afirmou que o texto que “caminha para um entendimento político” considera o prazo de dois anos para acomodar os gastos com o novo Bolsa Família. Ele lembrou que o novo governo tinha “outras alternativas” para ampliar o espaço fiscal, mas que o presidente eleito optou pela PEC “por respeito à democracia”.

O senador disse ainda que Lula já demonstrou que tem responsabilidade com o Orçamento, mas reforçou a necessidade de ampliação do espaço fiscal para 2023.

Já Nelson Barbosa afirmou que o governo federal pode expandir gastos no ano que vem para até 18,5% do Produto Interno Bruto (PIB) sem que isso represente uma expansão fiscal, pois esse é o nível de gasto deste ano. Ele disse, no entanto, que não estava defendendo que os gastos subam necessariamente para 18,5%, sempre em relação ao PIB.

Ele afirmou que vários economistas já deram estimativas sobre o espaço fiscal necessário para o ano que vem, que variam de R\$ 96 bilhões e R\$ 198 bilhões. Segundo Barbosa, a aprovação da PEC “não é incompatível com estabilidade fiscal e monetária”.

— Pelo contrário, (sem PEC) haverá contração fiscal imensa — disse. — Já está ocorrendo problema orçamentário neste ano, que pode ser resolvido por este governo, este Congresso.

Barbosa disse ainda que o problema fiscal do Brasil é “eminentemente político” e “possível de resolver”.

Costa também disse que à PEC não é necessária para o novo governo, mas para o país.

— Não é o Lula que precisa. O valor da alimentação escolar por aluno está em 36 centavos. Os alunos estão tendo alimentação porque os estados e prefeituras estão colocando os recursos. Se UTIs estão sendo mantidas, estão sendo mantidas com financiamento do governo do estado e os custos deveriam ser compartilhados — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/12/2022

RELATÓRIO DA 'PEC DA TRANSIÇÃO' TEM PRAZO DE DOIS ANOS, CUSTO DE R\$ 198 BI E BRECHA PARA LIBERAR EMENDAS EM 2022

Relator fixa em R\$ 175 bilhões valor para o Bolsa Família e inclui montante no teto de gastos, ampliando seu patamar. Além disso, libera R\$ 22,9 bilhões fora do teto para investimentos

Por *Fernanda Trisotto e Natália Portinari* — Brasília



Alexandre Silveira (PSD-MG) Divulgação/PSD

O relatório da "PEC da Transição" que será apreciado pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado na manhã desta terça-feira cria uma permissão de gastos de R\$ 198 bilhões para o governo em 2023 e 2024. O valor que consta no relatório do senador Alexandre Silveira (PSD-MG) é idêntico ao pedido pela equipe do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Mas o texto fixa em dois anos o prazo para um valor maior de despesas que acomode o Bolsa Família.

E, em vez de retirar o programa assistencial da regra do teto de gastos, como previa o texto original, o relatório prevê uma ampliação do teto em R\$ 175 bilhões — ou seja, exatamente o custo total do Bolsa Família para pagar benefícios de R\$ 600 mensais com adicional de R\$ 150 por criança de até seis anos.

Além de ampliar em R\$ 175 bilhões o valor do teto de gastos — regra criada em 2016 e que prevê que as despesas do governo não podem subir acima da inflação — a "PEC da Transição" também prevê uma exceção. Foi criada uma autorização para investimentos fora do teto, de R\$ 22,9 bilhões, pelos próximos dois anos, diante de um aumento inesperado da arrecadação. Assim, o custo fiscal total do projeto será de R\$ 198 bilhões em 2023 e de mesmo valor em 2024.

Folga já em 2022

O relatório de Silveira também traz uma mudança que vai permitir uma folga no orçamento já em 2022. Ele inseriu um dispositivo no trecho que libera o uso deste excesso de arrecadação, limitado a R\$ 22,9 bilhões, já este ano. Na prática, a PEC vai permitir, se aprovada conforme a proposta do relator, que essa mudança já valha para 2022, a PEC pode ajudar o governo Bolsonaro a fechar as contas de dezembro do governo e liberar valores que atualmente estão bloqueados, como é o caso dos R\$ 7,7 bilhões do orçamento secreto.

Essas emendas fazem parte do total de R\$ 15,4 bilhões que estão bloqueados para que o governo cumpra o teto de gastos. Ao fazer com que esse dispositivo valha para 2022, o atual governo poderá usar o excesso de arrecadação para jogar alguns investimentos para fora do teto de gastos, o que abriria espaço no orçamento e desbloquearia as emendas de relator.

Havia uma pressão de parlamentares do Centrão para algum tipo de arranjo que liberasse recursos do Orçamento já em 2022, diante do aperto das contas no final do governo Bolsonaro.

Persio Arida: Responsabilidade social e fiscal vão juntas, não há oposição, diz economista. Analistas do mercado temiam que, se o Bolsa Família fosse retirado do teto de gastos, houvesse uma incerteza sobre qual seria o tamanho das despesas fora da regra fiscal. Por outro lado, o valor de R\$ 198 bilhões de aumento de gastos previsto pela PEC é considerado excessivo por especialistas em contas públicas diante do tamanho da dívida pública brasileira.

— Optei por criar um valor pré-fixado para esse programa (Bolsa Família). O grande temor do mercado era não ter esse valor pré-fixado — justificou Silveira.

Nova âncora fiscal e pedido de vista

Silveira também colocou um dispositivo fixando como prazo máximo o exercício de 2023 para o governo apresentar a proposta de um novo arcabouço fiscal, em substituição ao teto de gastos.

Com a apresentação do parecer de Silveira, vários senadores já indicaram que farão um pedido de vista coletivo, o que dará até 24 horas de prazo para análise do texto. Como o senador apresentou a sugestão de ampliar os gastos no limite pedido pelo PT por dois anos, a expectativa é de que venha uma nova rodada de negociações sobre como diminuir essa fatura, uma prioridade para parlamentares independentes e ligados ao governo Jair Bolsonaro.

O senador Paulo Rocha (RN), líder do PT no Senado, disse que haverá um pedido de vista dos que se opõem à PEC, mas que a expectativa é votar o texto no máximo até esta quarta-feira na CCJ.

— Não deve acordo em relação ao valor, mas aí vai para voto — afirmou.

A avaliação de parlamentares é de que, ao ampliar o limite do teto de gastos num valor pré-determinado (os R\$ 175 bilhões do Bolsa Família) e determinar que o governo apresente uma nova regra de arcabouço fiscal ainda em 2023, o senador faz um aceno importante ao mercado financeiro.

A proposta de Emenda à Constituição que abre espaço no Orçamento de 2023 é prioridade do governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva, que precisa da medida para cumprir promessas de campanha, como o Bolsa Família de R\$ 600 em 2023.

A CCJ do Senado é a primeira etapa da tramitação do texto no Congresso. A expectativa dos senadores é de que haja um pedido de vista (mais tempo para análise do texto) e que a votação no colegiado e plenário da casa ocorram na quarta-feira.

Na versão original da PEC, apresentada na última semana pelo senador Marcelo Castro (MDB-PI), toda a despesa do Bolsa Família seria retirada do teto. Agora o teto vai ser ampliado para acomodar o programa, e este acréscimo valor será fixado em R\$ 175 bilhões.

A proposta orçamentária de 2023 prevê apenas R\$ 105 bilhões para o programa, suficiente apenas para pagar o auxílio assistencial num valor de R\$ 400 por família.

O objetivo do PT, ao ampliar o teto para acomodar todo o valor do Bolsa Família (e não só a diferença necessária para manter o benefício em R\$ 600), é usar a folga orçamentária de R\$ 105 bilhões para recompor programas que, pelo Orçamento enviado pelo governo Bolsonaro, se tornaram inexecutáveis, como merenda escolar e farmácia popular.

O relatório de Silveira manteve a previsão de que doações para projetos socioambientais e recursos próprios de universidades sejam excluídos do teto de gastos, mas acrescentou um novo ponto. Ele propôs também excluir do teto verbas custeadas por organismos multilaterais – como o BID, por exemplo – e as despesas destinadas a projetos de infraestrutura que estejam em planos integrados de transportes.

“Na prática, a burocracia exigida para a obtenção de recursos em operações financeiras com bancos multilaterais somada ao fato de que o orçamento destinado àquele ente público sofre redução tem criado uma lógica inadequada em que se trabalha para a obtenção de um recurso que não permite a expansão orçamentária necessária ao financiamento ou garantias em obras de infraestrutura”, justificou.

Silveira ainda propôs uma mudança para manter o poder do Congresso em relação à realocação de recursos com a ampliação do teto de gastos. Pela proposta do PT, apenas o governo de transição poderia indicar quais programas receberiam mais verbas. Já o relatório determina que as comissões permanente do Congresso também poderão fazer sugestões ao relator-geral do Orçamento, o senador Marcelo Castro (MDB-PI). Caberá a ele acatar ou não as sugestões. Toda recomposição de orçamento será feita como despesas obrigatórias ou livres do Executivo – assim como na proposta original, esses recursos não poderão ser usados para turbinar emendas parlamentares.

Numa segunda versão do seu parecer, Silveira sinalizou as emendas que acatou, incluindo duas sugestões que tratavam do vale-gás, propostas pelos senadores Mecias de Jesus (Republicanos-RR) e Carlos Portinho (PL-RJ). A medida acatada deixa o auxílio gás fora dos limites da Lei de Responsabilidade Fiscal em 2023. Ou seja: o governo poderá manter o benefício concedido às famílias mais pobres sem ter de reduzir outra despesa ou oferecer compensação. A manutenção do benefício, que acaba em 31 de dezembro, precisa constar no Orçamento de 2023.

Nota da redação: Uma primeira versão desta reportagem informava que o custo da PEC seria de R\$ 175 bilhões. Este valor foi o quanto o teto de gastos foi elevado pela proposta do relator. Além disso, esclareceu depois o relator, outros R\$ 23 bilhões serão usados para ampliar investimentos fora do teto. Portanto, o custo fiscal total será de R\$ 198 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/12/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

‘LULA NUNCA FOI RESPONSÁVEL DO PONTO DE VISTA FISCAL’, DIZ CARLOS KAWALL, EX-SECRETÁRIO DO TESOURO

Para o economista, petista cumpriu rigorosamente a Lei de Responsabilidade Fiscal, mas deixou um ‘legado’ de aumento do gasto público

Por Thais Barcellos, Renata Pedini e Maria Regina Silva

BRASÍLIA E SÃO PAULO - Integrante da equipe econômica do primeiro governo de Luiz Inácio Lula da Silva, o economista Carlos Kawall, sócio-fundador da Oriz Partners, diz que, apesar de o petista ter cumprido rigorosamente a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), deixou um “legado” de aumento do gasto público. O ex-secretário do Tesouro Nacional também está pouco convicto em uma aprovação da reforma tributária no Lula 3, porque é um tema complexo e não parece ser prioridade de Lula. “Lula não é um reformista. Ele não gosta de brigar. Gosta de fazer as coisas por consenso”, disse, em conversa com o Broadcast/Estadão.

Apesar de a prioridade à reforma dos impostos indiretos citada por Fernando Haddad (PT), cotado para o Ministério da Fazenda, em evento da Federação Brasileira de Bancos (Febraban), Kawall argumentou que o tema tem “nós” federativos e, principalmente, setoriais que demandam uso intensivo de capital político para a sua aprovação. “E se não usar esse capital político, a reforma não sai. Eu acho que a tributária não vai avançar. Não é prioridade do Lula e é um tema complexo.”

Em relação à Proposta de Emenda Constitucional (PEC) da Transição, Kawall afirmou que a melhor opção é um texto nos moldes da “PEC Kamikaze”, aprovada em julho deste ano. Neste modelo, um montante de R\$ 80 bilhões poderia ser excepcionalizado do teto somente em 2023. A PEC proposta

pelo governo eleito quer retirar o Bolsa Família e outros recursos do teto de gastos, com um impacto fiscal de R\$ 198 bilhões por ano.



O economista Carlos Kawall, sócio-fundador da Oriz Partners e ex-secretário do Tesouro Nacional durante o governo de Lula Foto: Daniel Teixeira/Estadão

No Congresso, uma das alternativas para desidratar a PEC é reduzir para um ou dois anos o período em que o Bolsa Família ficaria fora do teto. Já a proposta do senador Tasso Jereissati (PSDB-CE) amplia o teto da regra em R\$ 80 bilhões, com incorporação desse montante nos anos seguintes.

“Eu prefiro a terceira opção [modelo PEC Kamikaze], que é realmente o objetivo inicial, ser um arranjo de transição. Tem gente que diz que no fim do ano que vem teria que ter outra discussão. Mas aí pode atacar outras despesas ou ainda incluir receita, o que não resolve o

teto, mas respeitaria a LRF”, diz o ex-secretário do Tesouro, em referência à regra que determina que a criação de uma despesa permanente seja compensada com uma receita permanente.

Além de o contrassenso do Congresso “velho” liberar gastos antes da posse do novo Legislativo, o economista avalia que não há necessidade de uma expansão de gastos tão grande em um momento em que a economia brasileira vai bem, com bons indicadores de crescimento econômico e emprego, por exemplo. “Qual é o objetivo de gastar mais R\$ 200 bilhões? O problema do Brasil é social, não é geração de emprego. É um negacionismo econômico de Lula.”

Para o economista, embora o presidente eleito tenha cumprido rigorosamente a LRF, ele só precisou fazer ajuste fiscal nos dois primeiros anos de seu mandato, pois depois se beneficiou do aumento forte da arrecadação provocado pelo boom de commodities. “Lula sempre gastou muito, tem um legado muito forte de gasto. Tudo bem que o Fernando Henrique também. Lula nunca foi responsável fiscalmente sob a ótica do gasto. Agora já quer entrar pedindo R\$ 200 bilhões a mais.”

O ex-secretário do Tesouro ainda disse que traz desconforto mudanças dessa magnitude no Orçamento sem que se tenha conhecimento de quem vai comandar a área econômica no Lula 3. Para ele, com as propostas fiscais preocupantes que o governo eleito tem apresentado, fica mais difícil atrair bons nomes técnicos para compor o segundo escalão do Ministério da Fazenda, como o petista já afirmou que quer fazer, assim como foi com Antonio Palocci em seu primeiro mandato.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/12/2022

PEC DA TRANSIÇÃO É APROVADA EM COMISSÃO NO SENADO COM AMPLIAÇÃO DO TETO EM R\$ 145 BI EM 2022 E 2023

PT se comprometeu a enviar ao Congresso uma proposta de revisão do arcabouço fiscal, por meio de lei complementar, em um prazo de seis meses

Por Iander Porcella e Débora Alvares

BRASÍLIA - A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou nesta terça-feira, 06, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que amplia o teto de gastos em R\$ 145 bilhões em 2022 e 2023 para pagar o Bolsa Família turbinado a partir do ano que vem.

A aprovação do texto na CCJ representa o primeiro passo do caminho para o aval do Congresso à licença para gastar mais para o governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e só foi possível

depois de um acordo que reduziu o valor da ampliação do teto em R\$ 30 bilhões. O PT também concordou em enviar ao Congresso uma proposta de revisão do arcabouço fiscal, por meio de lei complementar, em um prazo de seis meses. No relatório de Alexandre Silveira (PSD-MG), o prazo é de um ano.

A PEC agora segue para o plenário do Senado, onde precisa do apoio de três quintos dos senadores (49 de 81 votos) para seguir para a Câmara dos Deputados. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) marcou a votação no plenário pra esta quarta-feira, 07.

O impacto anual da PEC é de R\$ 168,9 bilhões por ano, pois o texto permite ainda o uso de R\$ 23 bilhões em investimentos atrelado à arrecadação de receitas extras. Esse valor fica fora do teto de gastos, a regra que atrela o crescimento das despesas à inflação.

Em meio aos impasses na PEC, com a oposição ao novo governo querendo reduzir para R\$ 125 bilhões a ampliação do teto, Jaques Wagner (PT-BA) e o senador eleito Wellington Dias (PT-PI) chegaram ao Congresso para fazer um acordo com os parlamentares. Ao mesmo tempo, Silveira tentou mitigar a reação negativa a seu relatório ao acatar diversas emendas apresentadas pelos senadores. Wagner também fez um apelo pela manutenção do prazo de dois anos para a ampliação do teto.



PEC de Transição servirá para cumprir promessas de Lula na campanha presidencial, como a manutenção do Bolsa Família em R\$ 600
Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO

Uma das emendas acatadas por Silveira garante o pagamento do vale-gás a famílias de baixa renda em 2023 sem necessidade de compensação fiscal. Outras retiram uma série de despesas do teto de gastos, como despesas das instituições federais de ensino e da Fundação Oswaldo Cruz custeadas por receitas próprias, de doações ou de convênios

celebrados com demais entes da Federação ou entidades privadas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/12/2022

‘AINDA NÃO DÁ PARA DIZER QUE O PIOR JÁ PASSOU’

Recuperar a imagem no setor ambiental é tarefa urgente para atrair recursos, diz a economista

ENTREVISTA COM Zeina Latif Economista e consultora econômica

Com um pé na academia – fez doutorado em Economia pela USP – e o outro na política – foi secretária, até dois meses atrás, do governo Rodrigo Garcia, em São Paulo –, a campineira Zeina Latif se mostrou uma analista competente ao lançar, em abril passado, o livro Nós do Brasil – Nossa Herança e Nossas Escolhas, onde reavalia os entraves ao crescimento do País.

Nesta conversa com Cenários, Zeina junta passado e presente para falar do Brasil 2023, onde ela vê “uma classe trabalhadora muito machucada” pela inflação, “usando mais crédito rotativo e indignada com a forma como Bolsonaro tratou a saúde”. E acrescenta: “Não dá para dizer que o pior já passou”.

Na virada prevista para 2023, ela aponta como tarefa urgente do próximo governo “reconquistar a reputação perdida na área ambiental”. “São os ventos de fora”, adverte, “que vão definir nossa capacidade de inserção na economia mundial.” A seguir, trechos mais importantes da conversa.



A economista Zeina Latif .

Estamos às vésperas de um novo governo. O que acha que vai mudar em 2023?

O que estamos vendo, na dinâmica mundial, é a preocupação com questões ambientais, e isso é mandatório mudar. Tem de redirecionar, reconquistar a reputação lá fora, com um plano ao mesmo tempo viável e ambicioso. Comparo este momento com o dos valores democráticos nos anos 1970 e 1980, em que o mundo aprofundava a globalização, e o Brasil passava

constrangimentos pela ditadura militar. Então, são ventos de fora que vão definir a nossa capacidade de inserção mundial.

Na prática, isso significa...

... que o Brasil é uma economia muito fechada. Quando a gente vê as barreiras tarifárias, é que se percebe que isso nos coloca numa situação de isolamento. A agenda ESG é que pode abrir uma porta para investimentos.

A imagem do Brasil lá fora é tão ruim como parece?

É difícil avaliar, os públicos são diferentes. Temos os europeus e temos outros players, como a China. É preciso separar o que é visão do Brasil e o que é desgaste do governo Bolsonaro. Mas o Brasil não é visto como um país de políticas públicas adequadas. Há uma boa vontade em função da transição política, mas é claro que haverá cobrança por resultados concretos.

Como conselheira do SOS Mata Atlântica, acompanho isso há 15 anos. E às vezes me parece que lá fora aproveitam nossa fragilidade para bloquear nossos produtos. É isso mesmo?

É possível que isso exista, de fato, mas vejo também uma resistência nossa. No caso, os temores do setor produtivo com as agendas de abertura da economia. Essa complexidade das normas, das regras não tarifárias, tem a ver com a nossa escolha, ao longo do tempo, de ter uma economia fechada.

E como vê nisso o debate sobre a reforma tributária? O governo deixou passar uma chance?

Eu entendo que sim. Passada a aprovação da reforma da Previdência, em 2019, era o momento de avançar a tributária, a PEC 45 da Câmara. Havia então condições políticas para isso.

E quanto à inflação e taxa de juros? Acha que o Banco Central tem acertado na sua estratégia?

É nítido que houve excessos nas políticas de estímulo por conta da pandemia, principalmente no lado fiscal. Era um tema em que eu pensava: “Olha, vai dar dor de cabeça”. Depois, percebendo a atuação dos BCs mundo afora, vi que a injeção de liquidez dos BCs de países ricos em 2020 foi três vezes maior que a de 2008. Bom, não teve jeito, a inflação voltou e o nosso BC começou a subir juros antes do resto do mundo. Também porque aqui a inflação começou a subir antes.

A que atribui tanta dificuldade dos nossos governantes em lidar com o tema?

Eu diria que não podemos subestimar essa questão da inflação e o quanto a nossa sociedade valoriza a inflação baixa. Nos protestos de 2013, os jovens foram às ruas reclamar de tarifa de ônibus, mas aquilo já incluía a inflação, estava tudo subindo. Não consigo dissociar o impeachment da presidente Dilma da desarrumação da economia. O (Michel) Temer chegou com baixíssima taxa de aprovação, menos de 5%, tocou as reformas, entregou a economia para o Bolsonaro num ambiente muito mais saudável. Não teve um “fora Temer”, mesmo depois do escândalo político que o envolveu.

Isso pesou no cenário que vivemos hoje no País?

A provocação que eu faço é a seguinte: será que essa inflação alta não machucou o eleitor do Bolsonaro? Se você compara os números de 2018 e agora, onde foi que ele perdeu mais votos? No Sudeste. Uma região que não conseguiu se beneficiar, como o Centro-Oeste, dos lucros das commodities.

Como ressaltava o governo Bill Clinton, “é a economia, estúpido!”. Não é isso?

Sim. E eu gosto de citar uma pesquisa da professora Esther Solano sobre as classes populares, uma parcela muito indignada com a forma como Bolsonaro lidou com a saúde. A gente vê essa parcela muito machucada, usando mais crédito rotativo, inadimplência subindo, classe média encolhendo. Ainda não dá para dizer que o pior já passou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/12/2022

GRUPO DE TRANSIÇÃO ESTUDA INCLUIR NEGOCIAÇÃO COLETIVA DE SERVIDORES EM NOVA LEGISLAÇÃO

Para a economista Esther Dweck, que integra grupo de trabalho do Planejamento, falta de diálogo com servidores precarizou serviço público e prejudicou atendimento à população

Por Eduardo Rodrigues, Lorena Rodrigues e Amanda Pupo

Brasília - A economista Esther Dweck, integrante do grupo de transição do Planejamento, Orçamento e Gestão, disse que há uma demanda dos servidores públicos para que a negociação de reajuste de salários possa ser colocada em uma lei. Isso foi feito em governos petistas no passado, mas abandonado desde o mandato do ex-presidente Michel Temer (MDB).

“A agenda dos servidores é importante para os próximos anos. Voltaremos a ter diálogo. A negociação coletiva com servidores pode ser alvo de uma nova legislação”, acrescentou.

De acordo com ela, centrais sindicais também pleiteiam a retirada da proposta de reforma administrativa em discussão e que seja iniciado um novo debate sobre o tema com o governo eleito.

“Vamos encaminhar essas demandas para a área central do governo de transição. Houve falta de diálogo com os servidores nos últimos anos, algo que acaba precarizando o serviço público e prejudicando o atendimento da população”, completou.

O ex-ministro Aloizio Mercadante destacou durante a coletiva do grupo de trabalho (GT) do Planejamento que os servidores estão sem reajuste há sete anos e que esse cenário tem, inclusive, dificultado a atração de profissionais, em razão do custo de vida em Brasília.

“É um custo de vida que vai pesando”, afirmou, no Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), onde funciona o governo de transição.



Esther Dweck é uma das economistas que integram a transição de governos Foto: Geraldo Magela / Agência Senado

Paralisação de serviços essenciais

Ele apontou que, em razão da política exercida no governo Bolsonaro, vários serviços essenciais ou já estão paralisados ou correm grave risco de serem comprometidos.

Um dos exemplos citados por ele foi o governo digital. Segundo Mercadante, não há recursos para o e-GOV para o próximo ano. “O e-GOV é essencial. O governo digital é fundamental para aumentar a qualidade de serviço para a sociedade”, disse o ex-ministro.

Mercadante ainda afirmou ter sido um equívoco o fim do Ministério do Planejamento. “Ele atende toda à demanda intragoverno. A Fazenda pode cuidar da política de crédito, investimento e regulação da economia. O País precisa de planejamento para não viver o que estamos vivendo”, disse.

Ele pontuou ainda que o novo governo está estudando a possibilidade de estruturas administrativas serem compartilhadas por mais de um ministério, para evitar o aumento de custos. “Nem todo ministério precisa de estrutura administrativa própria. Assim, consegue dar o suporte necessário sem aumentar as despesas das atividades meio”, disse.

“Nós sabemos, evidentemente, que não teremos recursos para reverter tudo. Temos que estabelecer prioridades, retomar capacidade de investimento. Pensar engenharia para reconstruir ministérios sem aumentar despesas das atividades meio”, concluiu.

Dívida com organismos internacionais

Membro do GT do Planejamento no governo de transição, o economista Antônio Corrêa de Lacerda chamou a atenção nesta terça-feira, 6, para a dívida de R\$ 5 bilhões que o Brasil tem com organismos internacionais.

O grupo de trabalho apontou que essa é uma das áreas que o novo governo tenta encontrar espaço orçamentário para 2023, uma vez que não há previsão para o pagamento desse montante no próximo ano, segundo ele.

“Uma das áreas fundamentais é a de assuntos internacionais. Evidentemente, a inserção internacional do Brasil é muito relevante, que o presidente Lula tem se dedicado”, afirmou Lacerda em coletiva de imprensa sobre os trabalhos do GT.

Segundo ele, o País está inadimplente com órgãos internacionais muito relevantes. “Perdemos direito a voto. O grupo está avaliando, fazendo levantamento junto a passivos, verificando espaço no orçamento para orientar o novo governo, de forma a resgatar essa função que é determinante, a participação do Brasil junto a esses órgãos”, disse no Centro Cultural do Banco do Brasil (CCBB), onde funciona o gabinete de transição de governo.

Presente na agenda, o ex-ministro Aloizio Mercadante afirmou que a política externa do governo Bolsonaro transformou o Brasil em pária internacional. “Significa que será excluído desses organismos. É uma dívida que não tem previsão orçamentária para o ano que vem”, apontou Mercadante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/12/2022

BNDES ALCANÇA US\$ 100 BI EM CRÉDITO PARA EXPORTAÇÃO PROPONDO AJUSTES PARA EMPRESTAR MAIS

Com o financiamento a obras no exterior deixado no passado, banco de fomento quer ajustar análise de risco para poder emprestar nas exportações de máquinas e equipamentos de alta tecnologia, diz diretor

Por Vinicius Neder

RIO - Ao chegar a cerca de US\$ 100 bilhões emprestados para financiar as exportações de bens e serviços de empresas brasileiras, em 30 anos de atuação como agência nacional de crédito à exportação, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) agora trabalha na reformulação de políticas e condições para essa finalidade. A ideia é deixar para a futura gestão do banco, no governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), novas regras de crédito, com o objetivo de assumir mais riscos.

Com isso, sem mexer no arcabouço de políticas que dependam do governo federal, como a garantia soberana oferecida pela União, por meio do Fundo Garantidor das Exportações (FGE), o BNDES quer emprestar mais ao comércio exterior, explica o diretor de Crédito Produtivo e Socioambiental, Bruno Aranha. O executivo fará uma apresentação sobre os planos de mudança no BNDES Day, evento organizado pela instituição de fomento, na quarta, 7, e na quinta-feira, 8, como parte das comemorações dos 70 anos do banco.



Linha de montagem da Embraer em São José dos Campos (SP): operações com a fabricante de aeronaves respondem por um quarto do crédito do BNDES para apoiar as exportações Foto: Sergio Castro/Estadão - 24/10/2014

Recentemente, os desembolsos do BNDES Exim, linha para financiar as exportações, vêm em trajetória descendente. Somaram R\$ 2,567 bilhões em 2021, queda nominal (sem descontar a inflação), de 56,7% ante 2020. Os R\$ 2,115 bilhões liberados de janeiro a setembro estão 22% acima do valor do mesmo

período de 2021, mas as aprovações estão em queda. Uma série estatística mais longa, recortada apenas com a modalidade Pós-Embarque do BNDES Exim, mostra que, em 2021, os desembolsos somaram US\$ 423,7 milhões, queda nominal de 45,9% ante 2020. Entre 2011 e 2014, os valores anuais oscilaram entre US\$ 2 bilhões e US\$ 2,7 bilhões.

A atuação do BNDES como agência nacional de financiamento às exportações entrou na berlinda por causa dos empréstimos bilionários para obras públicas em países da América Latina e da África, tocadas por grandes empreiteiras brasileiras envolvidas em casos de corrupção. Objeto de críticas de economistas e alvo de ataques em campanhas eleitorais, essas operações ganharam destaque acima do seu peso. A maior parte do crédito financia exportações de manufaturados para os vizinhos da América Latina e para os Estados Unidos, mercados onde a indústria brasileira tem mais competitividade.

Embraer é estrela nas operações de exportação

Dos US\$ 100 bilhões emprestados no acumulado de décadas, os financiamentos para obras no exterior respondem por US\$ 10,5 bilhões. Em torno de US\$ 1 bilhão está registrado como calote de Venezuela, Cuba e Moçambique. Angola foi o país que mais tomou empréstimos, sem atrasos de pagamento. O BNDES ainda tem US\$ 946 milhões a receber. Em torno de um quarto dos valores emprestados para financiar exportações, cerca de US\$ 25 bilhões, foram para a fabricante de aviões Embraer.

Por isso, a empresa – criada como estatal, privatizada nos anos 1990, na qual o BNDES possui uma participação acionária minoritária – é a segunda maior cliente histórica do banco de fomento, atrás apenas da Petrobras. A maior parte das operações com a Embraer financia a compra das aeronaves pelos clientes da empresa. Assim como ocorre atualmente nas concessionárias de automóveis, faz parte do jogo global do setor aeronáutico e da estratégia das empresas oferecer o financiamento ao vender os aviões e, quando a venda é para o exterior, com apoio da agência de financiamento dos governos.

Na prática, sem o BNDES, a Embraer não teria despontado como competidora relevante na aviação regional. O banco de fomento já financiou a venda de 1.275 aeronaves fabricadas pela empresa, disse Aranha. O acesso ao empréstimo pode ser decisivo para uma companhia aérea decidir entre comprar o jato fabricado pela brasileira ou pela canadense Bombardier, sua principal concorrente, que combinou parte de seus negócios com a Airbus.

“É comum as agências de financiamento às exportações apoiarem suas empresas correlacionadas. É natural, e fazemos a mesma coisa. Não precisamos nem dizer da importância da Embraer, em termos de nível de empregos qualificados e exportação de alto valor agregado”, disse Aranha.



Bruno Aranha, diretor do BNDES, trabalha nas propostas de mudanças nas condições de crédito à exportação Foto: André Telles/Divulgação/BNDES - 5/7/2021

No Brasil, historicamente, o papel de agente de financiamento das exportações começou com o Banco do Brasil (BB). Nos anos 1990, o BNDES passou a atuar também. Atualmente, os dois bancos públicos dividem os trabalhos. O BB é agente financeiro do Programa de Financiamento às Exportações (Proex), que tem recursos do Tesouro Nacional e acaba

atendendo empresas de menor porte. O BNDES, com recursos oriundos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT), fica com as empresas de maior porte e com as operações mais complexas, como aviões.

Alta tecnologia

Segundo Aranha, equipamentos de alta tecnologia estão entre os focos das mudanças nas quais trabalham sua equipe. Na semana passada, o BNDES aprovou um empréstimo de R\$ 62 milhões para a Romi, que investirá na produção de maquinário de usinagem de alto desempenho destinados à exportação.

A modalidade da linha BNDES Exim usada pela Romi está com condições especiais, disse Aranha. O “spread” básico do banco de fomento nesses empréstimos é 0,8% – a ser acrescido do custo de captação, normalmente a TLP, taxa básica do BNDES, que segue as taxas de títulos públicos de cinco anos, e da taxa de risco –, mas ficará rebaixado para 0,5% até 31 de dezembro. Desde que anunciou a redução para os clientes, o banco já aprovou R\$ 400 milhões em operações semelhantes à da Romi, e novos empréstimos deverão sair até o prazo final, informou Aranha.

Para o financiamento de aeronaves, as mudanças nas quais o BNDES trabalha incluem flexibilizar as análises de risco – dentro das regras de prudência bancária, para ampliar os limites financeiros dos clientes da Embraer, de bancos e seguradoras envolvidos – e buscar seguros privados de crédito. Experimentos foram feitos em empréstimos à companhia aérea americana Skywest. Em janeiro de 2021, o banco de fomento aprovou R\$ 450 milhões para a exportação de quatro jatos. Em outubro passado, foram mais R\$ 650 milhões, para seis aeronaves. Nos dois casos, o seguro de crédito foi concedido pelo AFIC, consórcio americano de seguradoras privadas.

Aranha afirma que essa diversificação é importante para que a atuação do BNDES no financiamento às exportações possa crescer independentemente da disponibilidade de gastos públicos do governo federal. Isso porque o Seguro de Crédito à Exportação (SCE) público é custeado com recursos do FGE, que dependem do Orçamento e da aprovação do Congresso Nacional.

Os sistemas de cada país para o financiamento das exportações costumam ter instrumentos de seguro de crédito custeados com recursos públicos. Eles são necessários, principalmente, quando o cliente da exportação é um governo – é o caso das obras públicas de infraestrutura e dos investimentos em defesa. Para vendas comerciais de jatos da Embraer para companhias aéreas privadas americanas, é possível recorrer a seguros privados de crédito, mas é difícil escapar do SCE do FGE quando a fabricante brasileira vende Super Tucanos para as forças aéreas de outros países.

Nos próximos passos das mudanças que Aranha quer deixar para a próxima diretoria, que ainda precisarão passar por operações experimentais, está ainda o desenvolvimento de um seguro de crédito do próprio BNDES. Nesse caso, a ideia é que o banco de fomento entre apenas com a garantia do empréstimo, que pode ser tomado com outra instituição financeira. Outra novidade que o BNDES quer oferecer, conforme o diretor, são os diferentes tipos de seguros associados aos contratos de exportação, como os contra atrasos na entrega.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/12/2022

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

ARCELORMITTAL ADQUIRE EMPRESA HOLANDESA DE RECICLAGEM DE SUCATA RIWALD

A Riwald processou mais de 330 mil toneladas de sucata ferrosa em 2021 e utiliza equipamentos de alta especificação técnica na separação de materiais

Por Cristiana Euclides, Valor — São Paulo



ArcelorMittal. Esta é a terceira aquisição de reciclagem de metal realizada este ano pela ArcelorMittal — Foto: Bloomberg

A ArcelorMittal anunciou a aquisição da empresa holandesa de reciclagem de sucata ferrosa Riwald Recycling. A conclusão da transação está sujeita a aprovações regulatórias, previstas para o final de janeiro de 2023. Os detalhes financeiros do acordo não foram divulgados.

A Riwald opera dois pátios de sucata certificados em Almelo e Beverwijk, na Holanda, ambos com acesso direto ao porto, diz a ArcelorMittal, em comunicado. A Riwald processou mais de 330 mil toneladas de sucata ferrosa em 2021 e utiliza equipamentos de alta especificação técnica na separação de materiais, garantindo pureza alta dos materiais no final do processo e maximizando a recuperação de sucatas e resíduos coletados, diz a nota.

Esta é a terceira aquisição de reciclagem de metal realizada este ano pela ArcelorMittal, após a compra de várias instalações de reciclagem de metais da ALBA International Recycling e a aquisição da John Lawrie Metals. Segundo o comunicado, juntamente com a Riwald, essas três empresas processaram mais de 1 milhão de toneladas de sucata de aço em 2021.

A aquisição reforça “o importante papel que a sucata de aço pode desempenhar em nossos esforços para descarbonizar e atingir nossa meta de reduzir a intensidade de carbono do aço que produzimos na Europa em 35% até 2030”, diz o diretor-presidente da ArcelorMittal na Europa, Geert Van Poelvoorde, em comunicado.

O diretor-presidente da Riwald, Gert Huzink, diz estar ansioso para continuar no cargo com toda a equipe de gerenciamento para apoiar a estratégia de reciclagem de metais da

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/12/2022

FACHIN ARQUIVA INQUÉRITO DA LAVA-JATO CONTRA RENAN CALHEIROS

Parlamentar era suspeito de receber propina da Odebrecht para apoiar projetos de lei de interesse da empreiteira no Senado, mas os investigadores não encontraram provas

Por Luísa Martins, Valor — Brasília



Renan Calheiros (MDB-AL) — Foto: Pedro França/Agência Senado

O ministro Edson Fachin, do Supremo Tribunal Federal (STF), arquivou inquérito da Operação Lava-Jato contra o senador Renan Calheiros (MDB-AL). A decisão é do dia 28 de novembro, mas foi tornada pública nesta terça-feira.

O parlamentar era suspeito de receber propina da Odebrecht para apoiar projetos de lei de interesse da empreiteira no Senado, mas, em mais de cinco anos de apuração, os investigadores não encontraram provas.

A própria Procuradoria-Geral da República (PGR) afirmou que "as diversas diligências investigativas adotadas não trazem elementos suficientes aptos a afastar a presunção de inocência em relação ao senador".

O inquérito havia sido aberto a partir dos acordos de colaboração premiada firmados por executivos e ex-executivos da Odebrecht, mas a PGR afirmou não haver elementos que corroborem as narrativas dos delatores.

Eles haviam relatado repasse de aproximadamente R\$ 1 milhão para que Renan interferisse no projeto apelidado de "Guerra dos Portos", que buscava reduzir o incentivo fiscal a produtos importados.

Porém, segundo concluiu a PGR, as provas coletadas e as diligências realizadas no inquérito não evidenciaram o pagamento, nem prévia solicitação de vantagem indevida por parte do senador.

Ao deferir o pedido de arquivamento da PGR, Fachin observou que, segundo a jurisprudência da Corte, é "inviável prosseguir no caminho investigativo com esteio nos relatos de colaboradores destituídos de elemento de corroboração".

Fachin também determinou a elaboração de uma lista detalhada dos bens recolhidos em medidas de busca e apreensão, para que, caso ainda estejam de posse da Justiça, sejam devolvidos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/12/2022

RETA FINAL DE GOVERNOS TEM SEQUÊNCIA DE LEILÕES DE DESESTATIZAÇÃO

Entre os dias 12 e 22 de dezembro, estão agendadas 12 licitações na sede da B3, entre projetos federais, estaduais e municipais

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

Os últimos dias de 2022 deverão ter uma sequência de leilões de desestatização. Entre os dias 12 e 22 de dezembro, estão agendadas 12 licitações na sede da B3, entre projetos federais, estaduais e municipais.

Uma das principais concorrências da lista deverá ser a privatização da Companhia Riograndense de Saneamento (Corsan), cujo edital saiu na última semana, já para a realização do leilão em 20 de dezembro. A estatal poderá ser a primeira companhia pública de água e esgoto a ser vendida

no país. O preço mínimo de venda da companhia foi fixado em R\$ 4,1 bilhões, e vencerá o grupo que oferecer o maior prêmio sobre o valor.



A estatal poderá ser a primeira companhia pública de água e esgoto a ser vendida no país — Foto: Divulgação

Já o governo mineiro, em parceria com o BNDES, tenta tirar do papel três projetos. O principal deles é a desestatização do Metrô de Belo Horizonte, um projeto articulado junto ao governo federal. A ideia é vender a divisão mineira da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e fazer a concessão do serviço do metrô por 30 anos, o que incluiria a operação da Linha 1, já existente, e a construção da Linha 2 na capital mineira.

Além disso, a gestão tenta viabilizar a concessão de dois parques estaduais (Ibitipoca e Itacolomi) e do Ceasa Minas.

Tanto no Rio Grande do Sul quanto em Minas Gerais, os governadores foram reeleitos, o que dá mais tranquilidade aos interessados em disputar as licitações.

Porém, a mudança no âmbito federal traz algumas dúvidas. No caso do Metrô de Belo Horizonte, como o projeto envolve a privatização de parte da estatal federal, alguns veem riscos — principalmente após sinais contrários dados por membros da equipe de transição.

Já no segmento de saneamento básico, há alguma incerteza sobre como ficará a regulação do setor. Se por um lado mudanças na lei do saneamento são vistas como mais difíceis, a regulamentação das normas pode sofrer alterações.

Veja abaixo a lista de licitações ainda marcadas para este ano:

- Concessão Administrativa para Revitalização e Urbanização do Cais Mauá, no Município de Porto Alegre (RS)
- Concessão de manejo de resíduos sólidos urbanos da região do Cariri (CE)
- Subconcessão da Cesan (ES) para estação de tratamento de efluentes sanitários
- Concessão de 6 lotes de linhas de transmissão de energia
- Concessão do Complexo Prisional de Blumenau (SC)
- Concessão do Complexo Hospitalar de Santa Catarina
- Privatização da Corsan
- Concessão dos Parques Estaduais do Ibitipoca e do Itacolomi
- PPP de iluminação pública de Itanhaém (SP)
- Desestatização da Ceasa Minas Desestatização do Metrô de Belo Horizonte
- Concessão do Parque Nacional da Chapada dos Guimarães

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/12/2022

TURQUIA REGISTRA FILA DE PETROLEIROS APÓS INÍCIO DE MEDIDAS CONTRA PETRÓLEO RUSSO

Filas nas águas turcas são o primeiro sinal de que o limite de preço pode interromper os fluxos globais de petróleo além das exportações da Rússia

Por Valor, Com Agências Internacionais — São Paulo

Um congestionamento de petroleiros se formou em águas turcas no início desta semana após entrarem em vigor as medidas de países ocidentais que dificultam a importação de petróleo russo. Além do teto de preço, as autoridades exigem que todas as embarcações estejam totalmente cobertas por seguro.

Cerca de 19 petroleiros esperavam para cruzar as águas turcas na segunda-feira (5), de acordo com corretores de navios, comerciantes de petróleo e serviços de rastreamento por satélite. Os navios ancoraram perto de Bósforo e Dardanelos, os dois estreitos que ligam os portos russos do Mar Negro aos mercados internacionais.



O navio-tanque grego Prudent Warrior em uma área perto de Istambul, na Turquia — Foto: Dursun Çam/AP

Os navios-tanque que aguardam nas águas turcas são o primeiro sinal de que o limite de preço pode interromper os fluxos globais de petróleo além das exportações da Rússia. Grande parte do petróleo nos navios é originário do Cazaquistão, de acordo com corretores de navios e TankerTrackers.com, que monitoram os embarques globais de petróleo. O petróleo do Cazaquistão chega aos portos russos via oleoduto e não é alvo de sanções ocidentais.

Ancara pediu a todos os petroleiros que forneçam cartas de seus provedores de proteção e indenização, conhecidos como P&I Clubs, confirmando que a cobertura do seguro permanecerá em vigor para cobrir incidentes como derramamentos de óleo e colisões.

Sob as sanções da União Europeia (UE) que entraram em vigor na segunda-feira, os petroleiros que carregam petróleo russo estão impedidos de acessar o seguro marítimo ocidental, a menos que o petróleo seja vendido sob o preço máximo de US\$ 60 o barril.

Mas o Grupo Internacional de Clubes de P&I, que representa 13 seguradoras mútuas que fornecem cobertura de responsabilidade para cerca de 90% das remessas globais, disse que o pedido turco foi “muito além” das informações normalmente exigidas.

Não era possível para os provedores de P&I garantir cobertura mesmo no caso de violação das sanções, disse o grupo em comunicado de um de seus membros.

Nick Shaw, executivo-chefe do grupo, disse ao Financial Times que estava em “discussões construtivas em andamento com as autoridades relevantes para tentar resolver a situação”.

Um funcionário do Tesouro dos EUA disse que os EUA estavam “cientes de como a nova política do governo da Turquia poderia complicar o movimento dos navios através do estreito turco” e, junto com o Reino Unido, “levantaram essas preocupações em recentes encontros com autoridades turcas”.

A Rússia montou a chamada “frota paralela” de mais de 100 navios-tanque para tentar contornar as restrições ocidentais às suas exportações de petróleo, que podem operar sem seguro ou com fornecedores de fora do Ocidente.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/12/2022

CATERPILLAR E WILSON SONS DESENVOLVERÃO SOLUÇÕES PARA REDUZIR IMPACTO AMBIENTAL DE REBOCADORES E EMBARCAÇÕES OFFSHORE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/12/2022 - 18:15



A Caterpillar e a Wilson Sons assinaram um MOU em que a primeira apoia a segunda empresa na adoção de tecnologias e serviços de trem de força que favorecerão o cumprimento das metas de redução de emissões e descarbonização em rebocadores e operações offshore. Juntamente com sua revendedora Sotreq, a Caterpillar supervisionará a implementação de retrofits e upgrades para reduzir o impacto ambiental da frota existente da Wilson Sons, além de serviços tecnológicos voltados para o monitoramento de emissões e uso de combustíveis com

baixo teor de carbono ou livres de carbono.

“Melhorar a sustentabilidade nas operações marítimas exige não apenas a construção de navios novos e mais eficientes que utilizem combustíveis com baixo teor de carbono, mas também um entendimento sobre como podemos reduzir o impacto das frotas existentes. A parceria com a Wilson Sons nos permite encontrar soluções para esses dois desafios a partir da perspectiva de uma grande operadora”, comenta Brad Johnson, vice-presidente e gerente-geral da Caterpillar Marine.

“O MOU é um passo importante para a Wilson Sons aumentar ainda mais a eficiência e a sustentabilidade das operações portuárias. Temos um projeto de construção de seis novos rebocadores, dos quais dois já foram entregues. Esses rebocadores já incorporam novas tecnologias, entre as quais o TIER III, que é um padrão para emissão de gases. Ressalto que o design inovador dos rebocadores permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa em função de uma hidrodinâmica mais eficiente por meio das duplas quilhas (twin fin), que melhoram a navegação e aumentam a capacidade de arrasto durante as manobras”, disse Adalberto Souza, diretor-executivo dos estaleiros da Wilson Sons. “Nos próximos anos vislumbramos projetos com novos rebocadores com redução nas suas emissões, usando baterias ou combustível alternativo, como biodiesel, metanol e etanol”, concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2022

ANTAQ LANÇA ESTUDO SOBRE IMPACTOS CAUSADOS PELA CRISE CLIMÁTICA EM PORTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/12/2022 - 18:10



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) lançou nesta terça-feira (6), em Brasília, o “Levantamento de Riscos Climáticos e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias”. O estudo, desenvolvido pela I Care, aponta os principais riscos climáticos nos portos de Santos (SP); Aratu (BA) e Rio Grande (RS). Vendavais e chuvas mais frequentes e intensas são algumas das ameaças que podem levar à interrupção da navegação nas regiões portuárias, assim como o aumento do nível do mar que, no futuro, pode provocar inundação dos pátios dos

terminais, causando danos a diferentes equipamentos. Cerca de 95% do comércio exterior, em toneladas, transita pelo sistema portuário nacional, que movimenta R\$ 293 bilhões ao ano, cerca de 14% do PIB, segundo dados da Antaq.

Os resultados de risco climático obtidos pelo levantamento apresentam um intervalo compreendido entre 2021 a 2040 e 2041 a 2060, com o propósito de mostrar a progressão das informações do tempo atual até 2060. O estudo detalha as ameaças climáticas de maior probabilidade de ocorrência

em cada um dos portos, além de relacionar os principais riscos estruturais e operacionais aos quais os terminais estão sujeitos, e as medidas de adaptação a serem empregadas.

Utilizando uma abordagem multi-modelos, que projeta o clima futuro e leva em conta as potenciais emissões globais de gases de efeito estufa, o estudo evidenciou que, entre os portos analisados, o Porto do Rio Grande tem os maiores riscos. A interação das infraestruturas portuárias com o aumento da frequência e da intensidade dos ventos no sentido Sul-Sudoeste podem resultar em maior demanda por manutenção, aumento de custos operacionais e capacidade operacional reduzida.

No Porto de Santos, o levantamento mostra que as ameaças climáticas de maior probabilidade de ocorrência são as chuvas e o vento forte, que podem causar impactos sobre o acesso viário ao terminal, equipamentos de içamento, entre outros.

Já no Porto de Aratu, o estudo indicou que chuvas persistentes serão “muito frequentes” na região, tornando-se a maior causa de preocupação, principalmente para a operação de produtos sólidos, que não podem ser operados em condições de maior umidade.

Os portos analisados já possuem históricos recorrentes de paralisações devido a essas intempéries e nenhum deles está totalmente preparado para o aumento de eventos climáticos extremos.

“Este levantamento contribui para que a Antaq siga aprimorando seu trabalho nos portos brasileiros, oferecendo às administrações portuárias mecanismos para aumentar a eficiência das operações, evitando ao máximo perdas operacionais e garantindo que a infraestrutura dos complexos permaneça o mais íntegra possível, a fim de evitar paralisações”, explica o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery.

O estudo feito pela I Care com a participação da Marinha, autoridade portuária e operadores dos portos não detalha apenas as ameaças climáticas de maior probabilidade de ocorrência em cada um dos portos, mas também relaciona os principais riscos estruturais e operacionais aos quais os terminais estão sujeitos e as medidas de adaptação a serem empregadas.

Dentre as possíveis medidas para redução dos riscos estão a criação de bases de dados sistematizados sobre paradas operacionais e danos causados por eventos climáticos; a melhoria nos processos de manutenção; os investimentos em sistemas redimensionados para novos padrões climáticos; o estabelecimento de práticas de monitoramento; a alteração nas condições operacionais; e a criação de grupos de trabalho para planejar e implementar as medidas.

O “Levantamento de Riscos Climáticos e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias” também conta com um guia metodológico, alinhado às normas e práticas internacionais, como a ISO 14091 e o Protocolo de Engenharia para Avaliação de Vulnerabilidades de Infraestrutura, que permitirá que outros portos possam fazer análises semelhantes, buscando se antecipar aos potenciais impactos da mudança do clima.

“Além do estudo, desenvolvemos um guia que traz o passo a passo do que os operadores devem fazer para prevenir esses potenciais prejuízos causados pelos impactos climáticos, as melhorias na gestão que devem ser implementadas e as análises que estão sendo propostas nas práticas de gerenciamento de riscos”, diz Leonardo Werneck, CEO da I Care.

O projeto contou com financiamento da GIZ (Agência Alemã de Cooperação Internacional).

Segunda etapa dos estudos

Esta é a segunda etapa dos estudos do impacto das mudanças climáticas sobre os complexos portuários brasileiros sob gestão da Antaq. Na primeira etapa, em 2021, foi elaborado um ranking de risco climático para 21 portos públicos brasileiros considerando as ameaças climáticas projetadas para os horizontes de 2030 e 2050.

Agora, a partir do ranking em que foram selecionados os portos de Santos, Aratu e Rio Grande, em função de suas posições na classificação e a garantia de representatividade territorial, a I Care realizou análises customizadas e mais detalhadas de riscos climáticos nas três instalações portuárias mais expostas, além de propor medidas de adaptação com a finalidade de garantir a regularidade e segurança em suas operações.

Sobre a I Care

A I Care, fundada em 2008 em Paris, é uma consultoria especializada em estratégia e inovação do meio ambiente que acompanha os organismos públicos e privados na sua transição ambiental e na integração de questões socioambientais na estratégia para a sustentabilidade através de três polos de expertise: clima, biodiversidade e finanças sustentáveis. A empresa opera no Brasil desde 2010, sendo que desde 2019 possui um escritório em Belo Horizonte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2022

PLANO DIRETOR DE SUAPE 2030 NA FASE FINAL DE REVISÃO E ATUALIZAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/12/2022 - 18:07



A última oficina participativa do projeto vai revelar os aprimoramentos e ajustes finais para o novo masterplan do complexo industrial portuário

Após 11 meses do início dos estudos e debates com os agentes atuantes em seu território estratégico, o Complexo Industrial Portuário de Suape realiza, nesta quarta (7) e quinta-feira (8), a última oficina participativa para revisão do Plano Diretor 2030. O encontro acontecerá no auditório do centro administrativo do atracadouro, ocasião em que serão

apresentadas e debatidas as propostas desenvolvidas e consolidadas, além de ouvir as expectativas dos participantes para o futuro do complexo.

O projeto, desenvolvido com o apoio do Consórcio TPF-Ceplan, consórcio vencedor da licitação para atualização do plano, apresenta um novo zoneamento e masterplan, com propostas de ações desenvolvidas pelos eixos temáticos estudados. No primeiro dia de oficina, serão abordados o novo zoneamento desenvolvido e as propostas de ações relacionadas ao setor econômico, infraestrutura (transporte, suprimento de utilidades e saneamento ambiental), e segurança do complexo. No dia 8, temas de gestão do patrimônio cultural, ambiental, aspectos habitacionais, sociais e de gestão territorial farão parte da programação.

O cronograma inicial de trabalho de revisão estava programado para ser executado em 15 meses, mas com a colaboração de representantes do empresariado/setor de negócios, instituições atuantes no território, representações da sociedade civil e da administração de Suape, o plano foi finalizado quatro meses antes do previsto.

Para o diretor-presidente de Suape, Francisco Martins, a participação dos agentes que atuam no território da estatal portuária foi essencial para o sucesso na definição de estratégias e ações para elaboração eficiente e participativa da revisão do masterplan. “O Plano Diretor traz desafios e propostas que foram discutidas com as comunidades e os stakeholders que serão impactados diretamente pelo instrumento. A colaboração deles foi fundamental para que o trabalho fosse realizado com êxito. Por isso, nos comprometemos a considerar todas as contribuições feitas pelos participantes”, pontua.

O documento foi baseado nos cenários e na visão de futuro encontrados durante a etapa de diagnóstico, com os ajustes produzidos nas oficinas participativas. “O projeto final traz aprimoramentos em questões sobre a aptidão urbana, a gestão territorial de uso e ocupação da

área industrial, das zonas de preservação ecológica, além da definição de um masterplan com vistas a orientar a ocupação racional e sustentável do território do complexo. Tudo isso, considerando as principais variáveis econômicas, sociais e ambientais nas diversas escalas de planejamento (local, regional e nacional), e as previsões de investimentos de curto, médio e longo prazos”, enfatiza o coordenador de Planejamento e Urbanismo da estatal, Roberto Salomão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2022

DE AÇO A SUCO DE LIMÃO: PAÍSES AMPLIAM RESTRIÇÕES A EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Da Redação ECONOMIA 06/12/2022 - 17:57



Das 87 medidas em vigor atualmente, 58 foram aplicadas de 2020 até o último dia 30. Ao todo, 22 países ou blocos mantêm a medida em vigor para os embarques brasileiros.

As exportações estão cada dia mais na mira de medidas de defesa comercial nos países de destino. Das 87 medidas em vigor, apenas 58 foram aplicadas de 2020 até o final de novembro. O volume é baixo, mais que o dobro das 27 aplicadas entre 2017 e 2019. Os números incluem revisões, prorrogações, compensações por

subsídios. No geral, são 22 países ou blocos que mantêm a medida em vigor para os embarques nacionais.

Os países com mais medidas de defesa em vigor, são: Estados Unidos com 17 medidas, Argentina com 12 e Indonésia com 11 casos. Ferro, ferro fundido e aço e obras desses materiais somam 34 medidas em vigor.

Apesar de a indústria siderúrgica ser o grande alvo e representar boa parte das medidas, outros produtos estão na mira dos países, como, por exemplo, máquinas de papel, borrachas, alimentos como frango, açúcar e mel. Os dados fazem parte do Painel de Defesa Comercial, plataforma montada pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp/Ciesp). No caso do aço, os EUA deixam de cobrar taxas adicionais de até 45,58% — sendo 34,28% de direito antidumping e 11,30% de medida compensatória — na importação de produtos laminados a quente originários do Brasil.

Para Fábio Pizzamiglio, diretor da Efficienza, empresa especializada no comércio exterior, a situação representa o primeiro desafio do presidente eleito. “Com tantos embargos e medidas protecionistas, será necessária muita diplomacia e adaptação. Com isso, 2023 será um ano ainda mais desafiador para o Brasil no comércio exterior”, afirma.

Tem se tornado cada vez mais comum os exportadores brasileiros receberem notificações, avisando sobre investigação, e serem convidados a responder questionários. A intensificação das medidas de defesa é uma tendência global, movida por diversos fatores como dificuldade econômica, mudança de circunstâncias internacionais e políticas para evitar que a indústria doméstica seja prejudicada por práticas ilegais ou desleais de comércio.

Até o final de novembro, foram aplicadas mais de 20 medidas de defesa comercial em vigor para as exportações brasileiras. Destas, sete foram medidas de salvaguarda aplicadas pela Turquia. As demais partiram de Marrocos, Filipinas, Reino Unido, União Europeia (UE) e EUA.

A intensificação das medidas pode estar 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,

o grande número de medidas de defesa também pode ser explicado pela crise econômica do país, que tem estabelecido medidas de restrição às importações.

As salvaguardas são consideradas um remédio eficaz porque com uma só medida é possível atingir todas as origens, os vários países que causaram a importação repentina.

“O Brasil precisa estar preparado para esse momento. Além disso, ainda não podemos esquecer dos desafios que vieram com o ano de 2022, como é o caso da Guerra da Ucrânia, crise dos fertilizantes, paralisações pela pandemia. Para a balança comercial continuar apresentando números positivos, será necessário muito empenho”, completa o executivo.

Pizzamiglio também apresenta outros fatores como determinantes, como é caso da manutenção de isenções para o comércio exterior voltados para pequenos e médios empresários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2022

PORTOS PRIVADOS MELHORAM ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/12/2022 - 17:49



Associados à ATP registraram média maior que a nacional, de acordo com relatório

O Índice de Desempenho Ambiental (IDA) de terminais de uso privado (TUPs) foi de 61,28 pontos, em 2021, mantendo a média de 2020. Já os TUPs associados à Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) obtiveram uma nota de 68,67, 12% maior que a média nacional.

Os dados constam do relatório Análise do IDA nos TUPs 2021, elaborado pela equipe técnica da ATP, utilizando os dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados no mês novembro. Ao longo do relatório, compara-se o ano de 2021 com 2020 e considera apenas os terminais que responderam ao questionário nesses anos.

Dois perfis de terminais privados apresentaram as maiores notas médias do IDA. Os que movimentam contêineres alcançaram 73,62 e os responsáveis por granel sólido, 66,56, com a nota média foi de 80,08. Já os TUPs que movimentaram mais de um perfil de carga aumentaram sua nota do IDA em 8,9%, saindo de uma média de 52,75 para 57,44. São aqueles que tem mais de 90% da sua movimentação em apenas uma categoria.

“A avaliação por perfil de carga é interessante, pois o perfil do terminal influencia em sua superestrutura e, conseqüentemente, nas ações ambientais”, ressalta o relatório, exemplificando diferentes tipos cargas perigosas, de licenciamento, entre outros.

Ao comparar as regiões do país, o relatório mostra que os terminais privados das regiões Sudeste e Centro-oeste foram os que obtiveram maior desempenho ambiental, pontuando 73,5 e 69,7, respectivamente.

Os terminais da região Sul, de acordo com o documento, obtiveram o maior crescimento (7,3%), seguidos pela região Centro-Oeste (+5,7%) e Sudeste (+1%). Já as regiões Norte e Nordeste apresentaram uma queda de 6,8% e 6,9%, nessa ordem.

O documento ainda ressalta que não se justifica a análise comparativa entre a nota média dos terminais privados com a dos portos públicos, uma vez que os questionários são diferentes e os

TUPs iniciaram sua participação no IDA em 2017, já os portos públicos fazem a avaliação desde 2012.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2022

FS E VLI REALIZAM OPERAÇÃO PIONEIRA DE TRANSPORTE DE ETANOL DE MILHO PELA FERROVIA NORTE-SUL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/12/2022 - 17:40



Trata-se da primeira carga de etanol de milho a chegar ao Porto de Itaqui, no Maranhão

A FS, produtora de etanol, estruturou, junto com a VLI, uma operação piloto na qual inaugura uma rota inédita para o embarque de etanol de milho: 870 metros cúbicos de combustível saíram do Porto Nacional, em Tocantins, para o Porto de Itaqui, no Maranhão. Dessa forma, a FS acessa uma parte do Nordeste onde, até então, não chegava, com a possibilidade de atender a região no período de entressafra, quando há escassez do produto.

O objetivo é diversificar o portfólio da companhia e construir relacionamentos. “Essa operação reforça nossa posição como player de atuação nacional, com capacidade de atendimento dos clientes em todas as regiões do país”, comenta o diretor comercial de Etanol e Energia da FS, Paulo Trucco. O uso do modal ferroviário, que tem menor impacto ambiental, também está em consonância com a visão da FS de se tornar o maior produtor de combustível carbono negativo do mundo.

Essa foi a primeira operação de transporte de etanol de milho realizada pela VLI em direção ao Porto de Itaqui.

“A operação é multimodal e envolve o transporte do combustível por rodovias de Sorriso (MT) a Porto Nacional, de onde inicia-se o transporte ferroviário até o Porto de Itaqui (MA). Em geral, o etanol de milho tende a ser consumido nas regiões sudeste e sul, mas conseguimos, junto ao cliente, viabilizar este transporte pelo corredor Centro-Norte de forma segura, ágil e eficiente”, afirma o gerente Comercial de Combustíveis na VLI, João Carlos Souza.

Operado pela VLI, o corredor Centro-Norte é um dos mais importantes canais de escoamento do agronegócio brasileiro em direção aos portos do sistema Norte. No primeiro semestre deste ano, a movimentação de cargas no corredor aumentou 7% em relação ao mesmo período de 2021, alcançando 6,6 milhões de toneladas. Soja, milho, celulose e combustíveis estão entre os principais produtos transportados de forma segura, eficiente e sustentável pela companhia.

De acordo com a União da Indústria da Cana de Açúcar e Bioenergia (Unica), a produção de etanol a base de milho na safra 2022/23 na região centro-sul chegou a mais de 1 milhão de litros, dados de janeiro a setembro. Desse volume, 70% é de etanol hidratado e 29,8% de etanol anidro. O produto é distribuído para o mercado interno.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2022

PORTOS ATINGEM METADE DOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA QUE BUSCAM ENQUADRAMENTO NO REIDI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 05/12/2022 - 22:44



Arquivo/Divulgação

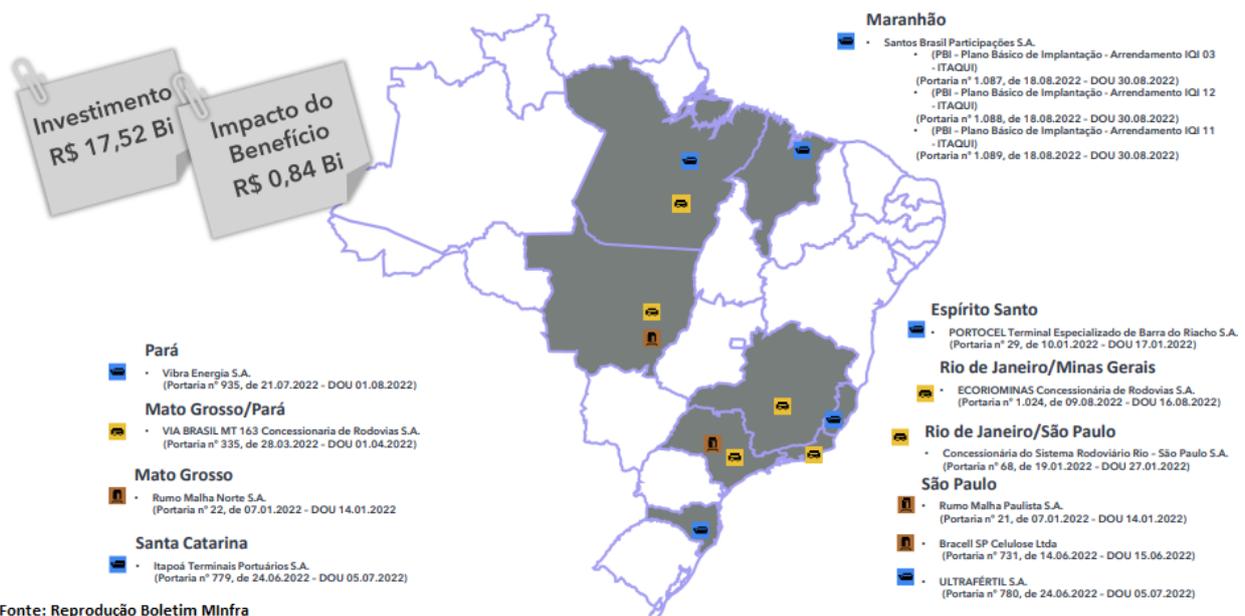
Nos 10 primeiros meses do ano, 5 empresas que atuam no segmento obtiveram aprovações para serem beneficiadas pelo regime especial. Impacto do benefício para portos no período é de aproximadamente R\$ 120 milhões, segundo dados do Minfra

O setor portuário tem aproximadamente metade dos projetos de infraestrutura que buscam enquadramento no Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). Atualmente, 17 projetos encontram-se em análise no Ministério da Infraestrutura, sendo 9 do segmento portuário, 1 do rodoviário, 6 ferroviário e 1 do aeroportuário. O balanço mais recente divulgado pelo ministério, com dados até o final de outubro, relatou o índice de aprovação dos projetos protocolados na pasta é de 90,95%.

Até outubro deste ano, a estimativa de investimentos com projetos aprovados com enquadramento no Reidi, no setor de transportes somava R\$ 17,5 bilhões, sendo 78,8% para o segmento de rodovias. No mesmo período em 2021, o valor da estimativa de investimento era de R\$ 24,5 bilhões, sendo 52,4% associados ao segmento de ferrovias. Desses quase R\$ 18 bilhões no período, o setor portuário corresponde a R\$ 2 bilhões, mesmo valor estimado para o setor ferroviário e bem abaixo dos R\$ 14 bilhões projetados para o setor rodoviário.

Entre as aprovações de projetos portuários nos 10 primeiros meses deste ano, estão: Vibra Energia (PA), Itapoá (SC), Santos Brasil/Itaqui (MA - IQI 03, IQI 12 e IQI 11); Portocel/Barra do Riacho (ES); e Ultrafertil (SP). De janeiro a outubro, o Minfra estima um impacto de R\$ 842 milhões do benefício no setor de transportes, sendo R\$ 530 milhões para o setor rodoviário, R\$ 190 milhões para o setor ferroviário e R\$ 120 milhões para o setor portuário.

Aprovações REIDI // Transportes e Logística – 2022 até outubro.



Fonte: Reprodução Boletim Minfra

O impacto total no mesmo período do ano passado foi de R\$ 1,27 bilhão, sendo R\$ 160 milhões para o setor portuário. 221205-aprovacoes-reidi-jan-out-2022.png

Considerando o período de 2008 a 2022, a estimativa de investimento em projetos de transportes e portos com obtenção do benefício é da ordem de R\$ 225 bilhões, refletindo num impacto de

aproximadamente R\$ 10,14 bilhões. De janeiro a outubro de 2022, todos esses segmentos totalizaram 13 aprovações no Reidi, ante 20 no mesmo período de 2021.

Entre os processos em andamento estão projetos TES (Terminal Exportador de Santos), em estágio mais adiantado, além de processos da Granel Química (2), Petrocity Portos; Itapoá; CPA Terminal Paranaguá; Petróleo Sabbá (2) e ICTSI Rio Brasil Terminal 1, protocolados entre agosto e outubro. Um projeto da NFE Power Latam Participações e Comércio foi rejeitado no final de outubro.

O Ministério da Infraestrutura destacou que, no período de 2018 a 2021, o prazo para publicação da portaria com enquadramento no Reidi foi reduzido em 68%, passando de 145 dias para 46 dias. Este ano, o prazo subiu para 60 dias. De acordo com a pasta, o prazo mais dilatado em 2022 se deu em face de atrasos pelas empresas no envio de complementação documental.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2022

COMERC EFICIÊNCIA E CASA DOS VENTOS ASSINAM PRÉ-CONTRATO COM PECÉM PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO E AMÔNIA VERDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05/12/2022 - 22:23



A Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos assinaram, nesta segunda-feira (5), um pré-contrato com o Complexo do Pecém (CIPP S/A), no Ceará, para a instalação de unidade fabril de produção de hidrogênio e amônia verde com sua primeira fase prevista para iniciar operação em 2026. O projeto, que já vem sendo trabalhado desde 2021 entre as partes, agora segue para a fase de licenciamento ambiental e projeto básico para iniciar sua implantação que será dividida em

etapas.

Quando em plena capacidade, o empreendimento terá capacidade de até 2.4 GW de eletrólise, produzindo mais de mil toneladas de hidrogênio por dia, possibilitando a entrega 2,2 milhões de toneladas de amônia verde por ano.

Anteriormente, Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos já haviam firmado um Memorando de Entendimento (MOU) com o governo do Ceará e outro com o próprio Complexo do Pecém (CIPP S/A) para assegurar sua participação à frente do projeto. A planta, que ocupará uma área de até 60 hectares na ZPE Ceará, vai evitar a emissão de até 430 mil toneladas de CO2 por mês, por meio da geração de hidrogênio verde ao invés de hidrogênio cinza, o qual emite 2.4 kg de CO2 para cada quilo de amônia Cinza produzida, trazendo assim uma significativa redução na emissão dos gases de efeito estufa (GEE).

Esse é o terceiro pré-contrato assinado para o Hub de Hidrogênio do Complexo do Pecém, que conta ainda com 24 memorandos de entendimento (MoUs) assinados com empresas brasileiras e estrangeiras.

“Estamos muito satisfeitos com a assinatura desse pré-contrato celebrado com a Casa do Ventos e Comerc. É o terceiro pré-contrato que fechamos para a produção de hidrogênio verde em larga escala no Brasil. É o reconhecimento de empresas importantes no mercado. Ou seja, mais players se juntam a esse estratégico projeto de transição energética que estamos desenvolvendo aqui no Ceará desde o início do ano passado. O Hub de Hidrogênio Verde do Complexo do Pecém é uma realidade”, celebra Danilo Serpa – presidente do Complexo do Pecém (CIPP S/A).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 06/12/2022

REQUALIFICAÇÃO DO PORTO DE ILHÉUS MARCA NOVO CICLO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS NO SUL DA BAHIA

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 05/12/2022 - 22:18



A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) planejou, contratou e executou, entre 2020 e 2022, no Porto de Ilhéus, o Projeto de Requalificação do terminal portuário. Um pacote de obras estruturantes e de manutenção realizado com recursos originados de fonte de geração própria. O investimento total soma R\$ 28 milhões.

A dragagem de manutenção ampliou a capacidade operacional do porto. Cerca de R\$ 15 milhões foram investidos para restabelecer o calado operacional de 10 metros, ampliando em cerca de 50% a capacidade de movimentação dos navios em operação. Toda a rede do sistema de drenagem fluvial foi substituída. Também foi concluída a etapa de inspeção subaquática para realização futura da obra de embrechamento do cais. Foi feita a recuperação do Molhe do Porto, garantindo condições de abrigo e reforço na segurança das operações.

O pacote de obras prevê, até 31 de dezembro, a instalação de uma segunda balança rodoviária no Porto de Ilhéus, com capacidade para atender a pesagem de carretas do tipo bitrem, com vistas a reduzir gargalos em operações. A obra tem investimento de R\$ 630 mil.

No final de novembro, a Codeba inaugurou o Projeto de Requalificação do Sistema de Iluminação do porto do sul da Bahia, atendendo os requisitos da NR 29, que modernizou o sistema de iluminação das vias públicas e da área operacional. A revitalização também garante, por meio da implementação da tecnologia LED, economia no consumo de energia elétrica. A obra contou com R\$ 1,4 milhões em investimentos. O plano para melhoramento da segurança na área portuária contou ainda com a ampliação e reforço do sistema de vigilância e acesso, com a aquisição de novas câmeras eletrônicas.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 06/12/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2

Fonte : *InforMS*

Data: 06/12/2022