

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**

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

**Edição 163/2022
Data: 14/12/2022**

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MINISTROS DO TCU PEDEM REAVALIAÇÃO E DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS FICA PARA 2023.....	4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	5
INOVAÇÕES DO PORTO SEM PAPEL SÃO DEBATIDAS EM SEMINÁRIO VOLTADO A REPRESENTANTES DO SETOR.....	5
MÉRITO MAUÁ CONDECORA PROTAGONISTAS NO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES EM 2022..	6
EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTES CHEGA A R\$ 6,2 BILHÕES EM 2022.....	7
NOVOS ACORDOS AMPLIAM COOPERAÇÃO TÉCNICA NO SETOR DE TRÂNSITO EM TRÊS ESTADOS BRASILEIROS.....	8
GOVERNO FEDERAL PREMIA EMPRESAS E CONCESSIONÁRIAS POR BOAS PRÁTICAS DE GOVERNANÇA.....	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
COMITÊ DE GOVERNANÇA DE DADOS RECEBE INSCRIÇÕES ATÉ ESTA SEXTA-FEIRA (16/12).....	9
SANTIAGO É A PRIMEIRA CIDADE DO RIO GRANDE DO SUL A INTEGRAR SERVIÇOS COM LOGIN ÚNICO GOV.BR.....	10
PROVA DE VIDA DIGITAL VENCE CONCURSO DE INOVAÇÃO DA ENAP.....	11
MAIS UM ÓRGÃO PÚBLICO OFERECE O SERVIÇO DE PROTOCOLO DIGITAL PARA A POPULAÇÃO.....	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	13
REGIÃO SUL - EXPORTAÇÕES PELO CORREDOR LESTE DO PORTO DE PARANAGUÁ SOBEM 11,73%.....	13
REGIÃO SUL - CERCA DE 1,5 MIL PASSAGEIROS EMBARCAM NO MSC ARMONIA EM ITAJAÍ.....	14
NACIONAL - GOVERNO REGULAMENTA REGRAS DO PROGRAMA RENOVAR.....	15
BRASIL EXPORT - MINFRA ENTREGA MEDALHA DO MÉRITO MAUÁ. MEMBROS DO BRASIL EXPORT SÃO AGRACIADOS.....	16
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	26
PARANAGUÁ TEM ALTA DE 11,73% NAS MOVIMENTAÇÕES DE GRÃOS PELO CORREDOR LESTE EM 2022.....	26
DNIT AVANÇA COM OS SERVIÇOS DE DRAGAGEM NA HIDROVIA DO PARNAÍBA, NO MARANHÃO.....	27
BRADO REGISTRA RECORDE HISTÓRICO DE 100 MIL CONTÊINERES EM 2022.....	28
INICIATIVA DE 18 EMPRESAS PERMITIRÁ A IMPORTAÇÃO DE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE HIDROGÊNIO VIA PORTO DE ROTTERDÃ.....	28
BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT E CHEGA A US\$ 2,33 BILHÕES EM DEZEMBRO.....	29
IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES EM 2022 É MARCADA PELA GUERRA NA UCRÂNIA.....	30
PORTO DE FELIXSTOWE TORNA-SE O PRIMEIRO NA EUROPA A LANÇAR CAMINHÕES AUTÔNOMOS EM OPERAÇÕES.....	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	31
UM DIA APÓS LULA ‘DECRETAR’ FIM DAS PRIVATIZAÇÕES, HADDAD DEFENDE PPPs.....	31
LULA CONVIDA PRESIDENTE DA FIESP PARA ASSUMIR MINISTÉRIO DE DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR.....	32
LULA BRIGA COM O MERCADO, E REAL SÓ GANHA DO PESO ARGENTINO DESDE AS ELEIÇÕES.....	33
‘JÁ COMEÇA ATROPELANDO A LEI DAS ESTATAIS’, DIZ ELENA LANDAU SOBRE INDICAÇÃO DE MERCADANTE PARA O BNDES.....	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	36
TASSO DIZ QUE MUDAR LEI DAS ESTATAIS FOI ‘BURRICE’ DO PT E ALERTA PARA LOTEAMENTO DO CENTRÃO.....	36
APESAR DOS REVESES, PAULO GUEDES DEIXA LEGADO LIBERAL NA ECONOMIA.....	38
‘PRÉVIA’ DO PIB DO BANCO CENTRAL INDICA QUEDA DE 0,05% NA ECONOMIA EM OUTUBRO.....	41
MINISTÉRIO DO TRABALHO CHAMA SETOR E DEVE DISCUTIR PONTOS CEGOS DE NOVA LEI DOS VALES.....	42
MUDANÇA NA LEI DAS ESTATAIS LEVA A RISCOS DE CONFLITO DE INTERESSES, DIZ CONSELHEIRO DA PETROBRAS.....	42
ROBERTO CAMPOS NETO AFIRMA QUE CONTINUA NO COMANDO DO BC ATÉ 2024.....	44
GOVERNO LULA AVALIA DIVIDIR MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA EM DUAS PASTAS.....	44
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
ULTRAPAR DIVULGA PLANO DE INVESTIMENTOS DE R\$ 2,2 BILHÕES PARA 2023.....	45
COMMODITIES: BOM FLUXO DE COMÉRCIO NO MAR NEGRO PRESSIONA TRIGO EM CHICAGO.....	46
CRISE ENERGÉTICA DEVE PIORAR COM REABERTURA DA CHINA.....	47
SETOR PÚBLICO BUSCA SOLUÇÕES DE ILUMINAÇÃO E MOBILIDADE.....	48
CURY CHEGA A R\$ 2 BILHÕES LANÇADOS NO PORTO DO RIO.....	50
TAG E GNA ASSINAM ACORDO PARA CONECTAR PORTO DO AÇU POR MEIO DE GASODUTO.....	51



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 163/2022
Página 3 de 59
Data: 14/12/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS.....52

RECEITA FEDERAL E POLÍCIA FEDERAL EFETUAM AÇÃO CONJUNTA DE COMBATE AO TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGAS NO PORTO DE SANTOS	52
ARTIGO - GERENCIAMENTO DAS DOCAGENS E REPARO - UMA VISÃO DE NEGÓCIO	52
BUREAU VERITAS INAUGURA LABORATÓRIO PETROQUÍMICO EM FORTALEZA	53
ANTAQ DÁ POSSE A 3 NOVOS DIRETORES E PREENCHE CADEIRAS VAGAS	54
PROCESSO DA DESESTATIZAÇÃO DEVE RETORNAR AO PLENÁRIO DO TCU NO 1º TRIMESTRE.....	54
MERCADO MARÍTIMO DEVE CRESCER MÉDIA DE 2,1% ENTRE 2023 E 2027	56
GT DE INFRA DA TRANSIÇÃO SINALIZOU FALTA DE REFERÊNCIA PARA PRIVATIZAR PORTO DE SANTOS, DIZ DANTAS	57

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....59

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	59
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTROS DO TCU PEDEM REAVALIAÇÃO E DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS FICA PARA 2023

Tema deverá ser discutido em plenário em 45 dias e relator sugere concessão de portos de menor porte

Por: **Fernanda Balbino**



Com investimentos previstos na casa dos R\$ 20,3 bilhões, a desestatização da SPA foi um dos principais projetos do Ministério da Infraestrutura Foto: Matheus Tagé/AT

Três ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) pediram para reavaliar o processo de desestatização da administração do Porto de Santos. O tema deverá ser discutido em plenário em 45 dias. Porém, o relator, ministro Bruno Dantas, recomendou que outros portos de menor porte sejam privatizados antes do cais santista.

Os ministros Walton Alencar, Benjamin Zymler e Vital do Rêgo apontaram dúvidas no processo. Entre elas, estão pontos como a necessidade de se privatizar ou não a Santos Port Authority (SPA), que tem sido lucrativa em suas últimas gestões. A questão concorrencial e a realização das obras do túnel entre as duas margens do complexo marítimo também foram pontos levantados.

Com investimentos previstos na casa dos R\$ 20,3 bilhões, a desestatização da SPA foi um dos principais projetos do Ministério da Infraestrutura na gestão do presidente Jair Bolsonaro (PL) e vem sendo discutida há três anos. O modelo proposto prevê a transferência do controle da autoridade portuária à iniciativa privada e a concessão do cais santista por 35 anos.

Na sessão plenária, o ministro Bruno Dantas destacou que é adequado recomendar ao Ministério da Infraestrutura que, “antes de prosseguir com a desestatização do Porto Organizado de Santos, implemente a privatização de outras autoridades portuárias de menor dimensão, relevância e complexidade, com avaliação periódica dos riscos e problemas observados, permitindo o aprimoramento do modelo regulatório e a aquisição de experiência pelos órgãos e entidades atuantes no setor”.

Uma questão considerada estratégica para o interesse nacional é a verticalização das operações, segundo Dantas. O ministro aponta que há riscos potencial de, no longo prazo, haver um abuso de posição dominante e, portanto, todos os outros portos da região sofrerem um definhamento.

Por isso, determinou ao Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que, na publicação do edital para a transferência do controle acionário da SPA, prevejam no contrato “uma regulação robusta para evitar que a prática de integração vertical resulte em concentração de mercado e em práticas abusivas que prejudiquem a livre concorrência e os interesses nacionais”.

Adicionou, ainda, a recomendação de que essa regulação leve em consideração, inclusive, a possível vedação de que as empresas que estejam sob controle societário identificadas pelo

Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) participem do certame, exceto se a licitação for fracassada, ou seja, não desperte o interesse de outros grupos.

Sobre o túnel entre Santos e Guarujá, Dantas destacou que a obra trará uma possibilidade de desenvolvimento para a região. E disse estar convencido de que o modelo proposto, de construção e a operação do empreendimento pelo futuro gestor do Porto de Santos, é a melhor opção.

“Se fizermos dois empreendimentos de forma descasada, no momento da necessidade de construção do túnel, o Porto terá que ter uma parte das suas atividades interrompidas e, evidentemente que sendo um ator privado que opere o Porto não admitirá que isso aconteça para que uma obra feita por outro ator privado se realize”, destacou o ministro relator do caso.

Infraestrutura

Procurado, o Ministério da Infraestrutura destacou que “os projetos em andamento seguem seus trâmites normais, sejam de estruturação, de análise pelo TCU ou de lançamento de editais até definição pela equipe de transição do governo eleito. A desestatização do Porto de Santos é um dos processos em discussão”.

Destacou, ainda, que “a transição está ocorrendo de forma tranquila, transparente e sem qualquer prejuízo ao trabalho técnico da pasta, que sempre tratou o processo como política de Estado e não de governo”.

Tramitação

O processo de desestatização foi iniciado há três anos e a expectativa era de que a publicação do edital de licitação e o leilão ocorressem ainda em 2022, o que não acontecerá. A vitória de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que já se posicionou contrário ao projeto, e os vários pedidos de mudança feitos no processo são os fatores que dificultam a conclusão do plano.

Segundo informações da equipe de transição, o presidente eleito quer mais tempo para avaliar o modelo. O entendimento é de que é possível buscar outras alternativas, como a concessão de serviços específicos do porto, como as dragagens de aprofundamento e manutenção – e não a administração do complexo santista, como previa o atual Ministério da Infraestrutura.

Analisar os efeitos da primeira desestatização, a da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), é outro ponto levantado pelo futuro governo. A estatal que administrava os portos de Vitória e Barra do Riacho foi licitada neste ano por R\$ 106 milhões pelo fundo de investimentos Shelf 119 Multiestratégia, da gestora Quadra Capital.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/12/2022

INOVAÇÕES DO PORTO SEM PAPEL SÃO DEBATIDAS EM SEMINÁRIO VOLTADO A REPRESENTANTES DO SETOR

Evento teve como objetivo esclarecer dúvidas e sensibilizar atores envolvidos nos processos de transformação digital promovida pelo Governo Federal

As melhorias implementadas pelo sistema Porto sem Papel (PSP) ao longo da gestão foram apresentadas e debatidas por gestores e autoridades do setor portuário em seminário realizado em Brasília. O evento teve como objetivo divulgar as principais inovações do projeto, para que os envolvidos possam tratar da temática em suas esferas de trabalho. Também houve o detalhamento dos benefícios do sistema, visando eliminar redundâncias e procedimentos desnecessários para reduzir burocracia e custos operacionais, bem como aumentar a competitividade da logística

aquaviária brasileira, impulsionando ainda a cabotagem no país. Futuramente, o PSP deve ser integrado a outros sistemas relacionados ao comércio exterior que tenham relação com os portos brasileiros, de forma a oferecer aos usuários o contato com o governo por meio de uma janela única aquaviária.

Governo Digital

O Porto sem Papel 2.0 faz parte do programa startup gov.br, iniciativa da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia, que tem como objetivo desenvolver e acelerar a modernização dos serviços públicos com a digitalização e a simplificação que gera economia para a sociedade. A qualificação do sistema no programa se deu em junho de 2021: a duração é de 18 meses, podendo ser estendido por igual período.

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

Data: 14/12/2022

MÉRITO MAUÁ CONDECORA PROTAGONISTAS NO DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES EM 2022

Maior honraria concedida pela pasta foi entregue pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, em solenidade nesta terça-feira (13)



Premiação reconhece empenho no desenvolvimento de políticas públicas ligadas ao setor - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Representantes do setor de infraestrutura de transportes tiveram seu trabalho e empenho reconhecidos ao serem agraciados com a Medalha do Mérito Mauá, entregue nesta terça-feira (13), pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. A honraria é uma forma de agradecimento ao empenho desses profissionais no desenvolvimento de políticas públicas

ligadas ao segmento.

Entre os agraciados, estão servidores públicos, membros de associações e entidades de classe, representantes da iniciativa privada, entre outros atores que fomentam o crescimento do setor. “Temos um legado que construímos juntos nestes últimos quatro anos, setores público e privado. Um legado de integridade, de transparência, de previsibilidade, de um planejamento integrado dos modos de transporte. Hoje temos as rodovias, as ferrovias, os portos, os aeroportos pensados de forma conjunta e não de forma separada”, disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, ao destacar avanços no setor desde 2019.

Confira a lista de agraciados

Graças à essas contribuições, no âmbito das políticas públicas do MInfra foi possível garantir mais de 364 entregas em todos os modais de transportes, o que resultou em um investimento de cerca de R\$ 20 bilhões; renovar e ampliar mais de 6,4 mil quilômetros de rodovias federais; conceder à iniciativa privada 100 ativos de infraestrutura e contratar R\$ 117 bilhões em investimentos para as próximas décadas.

“Essa medalha representa o reconhecimento e a gratidão a cada um dos senhores e senhoras pela responsabilidade, pelo comprometimento e empenho na busca de soluções dos problemas nacionais, para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira”, afirmou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Bruno Eustáquio.

Homenagem

Instituída em 1965, a Medalha do Mérito Mauá homenageia o patrono do Ministério da Infraestrutura, Visconde de Mauá, industrial e banqueiro reconhecido como pioneiro dos meios de

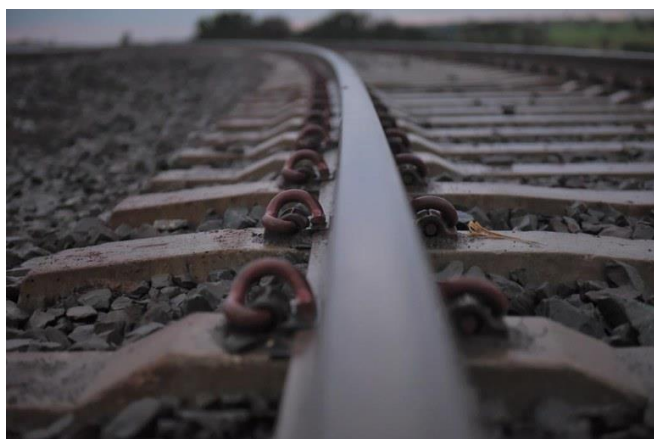
transporte no Brasil. Em 1845, ele levantou os estaleiros da Companhia Ponta de Areia, em Niterói (RJ), dando início à indústria naval brasileira. Os primeiros trilhos lançados em solo brasileiro, como a ferrovia Santos – Jundiaí, em São Paulo, na década de 1940, também são creditados a ele.

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

Data: 14/12/2022

EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS PARA PROJETOS DE TRANSPORTES CHEGA A R\$ 6,2 BILHÕES EM 2022

Acumulado em quatro anos chega a R\$ 29,6 bilhões em títulos de crédito para financiar empreendimentos prioritários para o setor



Incentivos fiscais dão fôlego a projetos de infraestrutura de transportes - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Projetos do setor de logística e transportes somaram R\$ 6,2 bilhões na emissão de debêntures incentivadas em 2022. Esse total representa 25% dos R\$ 32,7 bilhões emitidos via títulos de crédito para todo o setor de infraestrutura. Até novembro, foram registradas 12 debêntures incentivadas que beneficiaram oito projetos no modal rodoviário, dois no setor aeroportuário e dois no portuário. Desde 2019,

foram R\$ 29,6 bilhões para financiar projetos prioritários para o setor, em todos os modais.

Alternativa às fontes tradicionais de financiamento, as debêntures incentivadas são um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, destinado a financiar projetos de infraestrutura considerados prioritários pelo Governo Federal. Essa iniciativa reduz taxas sobre o imposto de renda de empresas e de pessoas físicas — neste caso, ficam isentas do imposto de renda sobre os resultados dos recursos.

Ainda em novembro, o MInfra aprovou a inclusão de mais cinco projetos do setor na lista dos empreendimentos prioritários para receber incentivos fiscais do Governo Federal. Dois, no setor ferroviário, foram qualificados para emissão de debêntures incentivadas e três foram enquadrados no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) – empreendimentos dos setores ferroviário, portuário e rodoviário.

Reidi

No acumulado do ano, foram 16 projetos aprovados para habilitação ao Reidi. Juntos esses empreendimentos somarão investimentos no montante de R\$ 23,1 bilhões, sendo 72,8% para o segmento de rodovias. Esse total resulta na desoneração estimada de R\$ 1,2 bilhão. Atualmente, 17 projetos encontram-se em análise no MInfra, sendo sete do setor portuário, um do rodoviário, oito do ferroviário e um do aeroportuário.

A aprovação de um projeto pelo Reidi permite que a empresa beneficiária solicite sua habilitação na Receita Federal para que se suspenda, por até cinco anos, a cobrança de PIS e de Cofins na compra e importação de máquinas, equipamentos e serviços direcionados à obra de infraestrutura e incorporados ao seu ativo imobilizado.

Marinha Mercante

De janeiro a novembro, 64 empreendimentos foram concluídos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) - um total de R\$ 871,2 milhões em investimentos. O FMM é voltado ao financiamento da infraestrutura aquaviária e portuária, além de construção e manutenção naval. A

estimativa é que mais 20 obras via FMM sejam entregues até o final de dezembro, incluindo reparos, conversões e modernização de embarcações

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

Data: 14/12/2022

NOVOS ACORDOS AMPLIAM COOPERAÇÃO TÉCNICA NO SETOR DE TRÂNSITO EM TRÊS ESTADOS BRASILEIROS

Documentos foram assinados pelo Mlnfra, por meio da Senatran, com os órgãos locais de Minas Gerais, Paraná e Mato Grosso do Sul



Com os acordos, Governo Federal amplia cooperação com unidades da Federação - Foto: Ryckson Ataides/Mlnfra

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), assinou nesta terça-feira (13) três acordos de cooperação técnica que vão possibilitar o aprimoramento na gestão do trânsito e na cooperação e elaboração de projetos de segurança viária em Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Paraná.

Com o Departamento de Trânsito mineiro, o acordo vai promover ações em colaboração mútua, com intercâmbio de experiências e de informações, operacionalização de dados entre sistemas informatizados, e desenvolvimento de projetos de sistemas que busquem, por meio da transformação digital, trazer soluções para a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres.

Já os documentos assinados com os órgãos de trânsito de Mato Grosso do Sul e Paraná estabelecem as bases técnicas, operacionais e administrativas para o desenvolvimento de estudos e ações de educação, saúde, meio ambiente e segurança para o trânsito, com soluções que estejam alinhadas ao Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).

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

Data: 14/12/2022

GOVERNO FEDERAL PREMIA EMPRESAS E CONCESSIONÁRIAS POR BOAS PRÁTICAS DE GOVERNANÇA

Selo Fomento Infra+ Integridade a adoção voluntária de medidas de integridade e premia instituições que atuam no setor de infraestrutura de transportes terrestres



Iniciativa que reconheceu o trabalho das empresas faz parte do Radar Anticorrupção - Foto: Ricardo Botelho/Mlnfra

As boas práticas de governança de empresas privadas e concessionárias de serviços públicos na infraestrutura de transportes foram reconhecidas nesta terça-feira (13) pelo Ministério da Infraestrutura. Nove companhias receberam das mãos do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, o Selo Fomento Infra+ Integridade.

Nove empresas tiveram os trabalhos premiados: KPE Performance em Engenharia S.A., Empresa Construtora do Brasil S.A.; Camargo Corrêa Infra LTDA.; ECO 050; Concessionária Ecovias do

Cerrado S.A.; Concessionária Catarinense de Rodovias S.A. (Via Costeira); Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. Via Sul (Grupo CCR); Engetec Construções e Montagens S.A.; e Oeci S.A..

Um dos principais pilares do programa Radar Anticorrupção, o selo fomenta a adoção voluntária de medidas de integridade, além de premiar instituições que atuam no setor de infraestrutura de transportes terrestres e que se comprometem em implementar e desenvolver boas práticas de ética, transparência, conformidade, responsabilidade social, sustentabilidade e prevenção à fraude e à corrupção.

“A agenda de integridade é de extrema importância, não só para o Ministério, mas para toda a sociedade. Nossa parte é estimular cada vez mais o tema e olharmos o potencial que essas empresas têm para que elas possam servir de exemplo para as demais. Para que, em breve, o mercado olhe de maneira diferente e saiba que agir com integridade traz resultados”, afirmou o ministro.

Consolidação

“O selo não só consolida o programa Radar Anticorrupção do MInfra, mas demonstra a maturidade institucional em promover o reconhecimento de ações de integridade das empresas privadas que atuam junto ao ministério e suas unidades vinculadas”, disse a subsecretária de Conformidade e Integridade da pasta, Fernanda Oliveira.

Segundo a subsecretária, 15 empresas inscritas para receber o prêmio. O programa tem como objetivos aprimorar a gestão pública, melhorar o controle interno, zerar casos de corrupção envolvendo contratos do MInfra e dificultar os desvios de conduta e de recursos públicos. Por isso, foram definidos oito pilares com as iniciativas prioritárias à necessária promoção de integridade institucional e relacionadas à prevenção, detecção e combate à corrupção.

O programa envolve o compartilhamento de informações com outros ministérios, estabelece regras de compliance para os servidores do MInfra, define critérios técnicos para a nomeação de cargos e funções gratificadas e mantém canais oficiais de denúncia à disposição dos cidadãos.

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

Data: 14/12/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

COMITÊ DE GOVERNANÇA DE DADOS RECEBE INSCRIÇÕES ATÉ ESTA SEXTA-FEIRA (16/12)

O formulário de inscrição para as duas vagas foi retificado; organizações da sociedade atuantes em proteção de dados têm direito a voto

O Comitê Central de Governança de Dados (CCGD) lançou edital que regulamenta o processo seletivo para o preenchimento de duas vagas. As vagas são destinadas a representantes de organizações da sociedade atuantes na temática de proteção de dados pessoais, e os interessados devem se inscrever até 16 de dezembro. O endereço eletrônico do formulário de inscrição foi retificado por publicação no Diário Oficial da União (10/12).

Os selecionados deverão cumprir mandato de dois anos, com direito a uma recondução, e terão direito a voto nas deliberações relativas à gestão e tratamento de dados pessoais. A participação no Comitê é considerada prestação não remunerada de serviço público relevante. Os representantes devem comprovar experiência na temática de proteção de dados pessoais e funcionamento da organização por, pelo menos, um ano.

O CCGD é composto por diversos órgãos da Esplanada, além de organizações da sociedade civil e, como convidados, membros dos Poderes Legislativo e Judiciário. A Secretaria-Executiva do Comitê fica a cargo da Secretaria de Governo Digital da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia (SEDGG), órgão encarregado de dar publicidade às resoluções do Comitê.

Administração pública

O Comitê Central de Governança de Dados foi criado pelo Decreto nº 10.046/2019, que dispõe sobre governança no compartilhamento de dados no âmbito da administração pública federal e instituiu, também, o Cadastro Base do Cidadão. As reuniões ordinárias são trimestrais, preferencialmente por videoconferência.

São exemplos de competências do CCGD deliberar sobre as orientações e diretrizes para a categorização de compartilhamento amplo, restrito e específico referente à proteção de dados pessoais e, ainda, a respeito das regras e parâmetros para o compartilhamento restrito relativo à preservação do sigilo e da segurança.

Também são competências do Comitê dispor sobre a compatibilidade entre as políticas de segurança da informação e as comunicações efetuadas pelos órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e dos demais Poderes da União no âmbito do compartilhamento de dados, entre outras atribuições.

As normas e diretrizes sobre o compartilhamento de dados têm a finalidade de simplificar a oferta de serviços públicos; orientar e otimizar a formulação, a implementação, a avaliação e o monitoramento de políticas públicas; e possibilitar a análise das condições de acesso e manutenção de benefícios sociais e fiscais. Além disso, promover a melhoria da qualidade e da fidedignidade dos dados custodiados pela administração pública federal; e aumentar a qualidade e a eficiência das operações internas da administração pública federal.

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

Data: 14/12/2022

SANTIAGO É A PRIMEIRA CIDADE DO RIO GRANDE DO SUL A INTEGRAR SERVIÇOS COM LOGIN ÚNICO GOV.BR

Plataforma permite que a população do município acesse serviços da prefeitura e assine gratuitamente documentos de forma prática e segura pela internet

A prefeitura de Santiago, no Rio Grande do Sul, é a primeira do estado a digitalizar seus processos administrativos e oferecer serviços do município para a população por meio de login na plataforma GOV.BR. Os sistemas da prefeitura foram integrados à plataforma de relacionamento do Estado com o cidadão, possibilitando o acesso a serviços digitais com login único e à assinatura eletrônica gratuita de documentos pelo GOV.BR. A integração contou com a parceria da Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia (SGD/ME) e a Infisc Tecnologia.

O acesso com login único no GOV.BR é realizado por meio da conta do cidadão na plataforma, sem necessidade de cadastro prévio, com a autenticação automática do usuário no sistema da prefeitura. Basta ter conta com nível de segurança Prata ou Ouro. A conta Prata é atribuída aos usuários que acessam a plataforma por meio de identificação por instituições bancárias (Banco do Brasil, Caixa, Banrisul, BRB, Bradesco, Sicoob, Sicredi, Santander, Itaú e Agibank). Quem ainda não possui conta Ouro, deve entrar no aplicativo GOV.BR e realizar o cadastro com biometria facial.

O GOV.BR, além de permitir a assinatura digital de documentos, possibilita a realização de diversas solicitações de serviços da prefeitura pelo cidadão, como, por exemplo, o parcelamento de débitos, sem necessidade de comparecimento presencial. Segundo a Prefeitura de Santiago, foram

realizados quase dez mil parcelamentos de débitos de forma presencial, nos últimos dois anos, no município.

“A assinatura GOV.BR veio para facilitar a vida do cidadão em seu relacionamento com o Estado, assim como o login único e demais serviços disponíveis na plataforma”, afirma o secretário de Governo Digital do Ministério da Economia, Fernando Coelho Mitkiewickz.

“Todo esse processo faz parte da transformação digital para oferta de soluções modernas e simplificadas, que traz economia de tempo e dinheiro, já que o cidadão não precisa se deslocar até a prefeitura nem reconhecer firma, pois a autenticidade de sua assinatura é garantida com o GOV.BR”, completa ele.

Para o prefeito de Santiago, Tiago Gorski Lacerda, a integração ao GOV.BR é um passo importante na modernização do relacionamento entre a prefeitura e os cidadãos do município. “Apostamos muito na modernização e acreditamos que isso beneficia a nossa população, pois agiliza os processos e ainda gera economia. Santiago é um município que se moderniza e precisa estar sintonizado com os tempos atuais e os que virão. O próximo passo será unificar os acessos aos serviços digitais de todos os setores, com menos uso de papel, mais agilidade, onde os processos se tornam mais facilitados”

Com a integração de Santiago, já são 27 estados e municípios que utilizam a assinatura digital GOV.BR. Desde março de 2021, quando o serviço foi implantado, mais de 12 milhões de assinaturas já foram realizadas por meio do GOV.BR em todo o país. O serviço garante autenticidade ao documento, com validade jurídica e segurança dos dados.

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

Data: 14/12/2022

PROVA DE VIDA DIGITAL VENCE CONCURSO DE INOVAÇÃO DA ENAP

Iniciativa ficou em primeiro lugar na categoria “Inovação em serviços ou políticas públicas” no Poder Executivo Federal

A Prova de Vida Digital para servidores aposentados e pensionistas do Executivo Federal civil levou o primeiro lugar na categoria “Inovação em serviços ou políticas públicas no Poder Executivo Federal” do 26º Concurso Inovação no Setor Público, da Escola Nacional de Administração Pública (Enap).

O serviço é uma iniciativa da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital (SEDGG) do Ministério da Economia, que recebeu, ainda, o terceiro lugar, na mesma categoria, com o projeto Recomendação de Serviços no GOV.BR com o uso de Inteligência Artificial. O segundo lugar ficou com o Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, pelo projeto Cadastro Inclusão da Pessoa com Deficiência.

A premiação foi realizada na segunda-feira (12/12), durante o evento GNova Celebra, promovido pela Enap, em parceria com a embaixada da Dinamarca. O evento visa ativar ecossistemas de inovação no setor público e promover iniciativas inovadoras, entre outros objetivos estratégicos para a área. O ME recebeu Menção Honrosa por outras três iniciativas: aplicativo COMPRAS.GOV.BR; assinatura digital GOV.BR; e remissão do foro digital pelo app SPU.

Somente em 2022, a SEDGG/ME ganhou 40 prêmios, nacionais e internacionais. Desde 2019, a SEDGG já acumula mais de 50 premiações por suas iniciativas inovadoras nas áreas de gestão administrativa, gestão de pessoas e governo digital.

Prova de vida

O projeto que levou o primeiro lugar no Concurso Inovação da Enap foi lançado em 2021 e tem facilitado a vida de aposentados, pensionistas e anistiados políticos do poder Executivo Federal

civil. Todos os anos, cerca de 720 mil beneficiários devem fazer a prova de vida, no mês do aniversário, para garantir a continuidade do pagamento.

Há um ano e meio, em meio à pandemia causada pelo coronavírus, o Governo Federal disponibilizou a prova de vida em aplicativo de celular. Assim, os aposentados e pensionistas passaram a ter a alternativa de realizar a prova de vida a qualquer hora e de qualquer lugar, na palma da mão.

Comprovação digital

Para fazer a comprovação digital, o beneficiário deve ter a biometria cadastrada no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) ou na Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Depois, basta instalar, no celular ou tablet, o aplicativo GOV.BR, por meio do qual é realizada a validação facial, além do aplicativo SOUGOV.BR, para acompanhar a situação e obter o comprovante da Prova de Vida.

A iniciativa Prova de Vida Digital contempla não apenas a validação biométrica para comprovação de vida, mas também toda a transformação realizada no conjunto do processo, como normativo, automatização de pagamento retroativo, forma de comunicação com os beneficiários, ampliação dos canais de comprovação de vida, como terminais eletrônicos e uso de inteligência analítica para confirmação de forma proativa. A SEDGG/ME já registrou mais de 500 mil provas de vida realizadas em canais digitais, desde que o serviço começou a ser oferecido em maio de 2021.

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

Data: 14/12/2022

MAIS UM ÓRGÃO PÚBLICO OFERECE O SERVIÇO DE PROTOCOLO DIGITAL PARA A POPULAÇÃO

Instituto Federal do Norte de Minas Gerais passa a receber documentos de forma 100% eletrônica, somando-se a mais 43 instituições que fazem o mesmo tipo de trabalho

Cidadãos, empresas e outros órgãos públicos não precisam mais gastar tempo e papel para protocolar documentos no Instituto Federal do Norte de Minas Gerais (IFNMG). Agora o serviço é digital pela plataforma GOV.BR, com a implantação do Protocolo Digital, solução criada pelo Ministério da Economia.

O Instituto Federal do Norte de Minas Gerais começou a receber os primeiros documentos pelo Protocolo Digital nesta terça-feira (13/12). Com mais essa adesão, protocolar documentos eletronicamente passa a ser uma realidade em 44 órgãos da administração pública federal.

O Protocolo Digital permite que cidadãos e empresas enviem aos entes públicos solicitações, requerimentos, pedidos e demais documentos, de forma prática, segura e gratuita, pela plataforma GOV.BR, sem a necessidade de deslocamento e gastos com envio de correspondência.

A solução é integrada ao Sistema Único de Processo Eletrônico em Rede - Super.GOV.BR e a outros sistemas de processo administrativo eletrônico, podendo também ser utilizada por instituições que ainda não possuem sistemas.

Como utilizar

O serviço eletrônico de protocolo está disponível para todos os cidadãos que possuem cadastro no GOV.BR, sendo necessário apenas ter a conta Bronze, que é o nível de segurança inicial de identificação do usuário. Veja aqui como criar uma conta na plataforma.

Coordenado pela Secretaria de Gestão (Seges), em parceria com a Secretaria de Governo Digital (SGD), o Protocolo Digital traz mais transparência, simplicidade e economia de tempo e de recursos à sociedade e ao Estado. A implantação do serviço está disponível a todos os órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, para auxiliar no processo de digitalização do atendimento à população.

Serviço

Conheça os **órgãos e entidades** (<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/processo-eletronico-nacional/conteudo/protocolo-digital/relacao-dos-orgaos-e-entidades>) que já aceitam o envio de documentos pelo Protocolo Digital

Mais sobre o Protocolo digital

<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/processo-eletronico-nacional/conteudo/protocolo-digital>

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 14/12/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

REGIÃO SUL - EXPORTAÇÕES PELO CORREDOR LESTE DO PORTO DE PARANAGUÁ SOBEM 11,73%

Mais de 17 milhões de toneladas de grãos e farelos foram movimentados de janeiro a novembro

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



O Corex movimentou 4,2 milhões de toneladas de milho, em grão, 83% a mais sobre o mesmo período do ano passado (714,5 mil toneladas) (Claudio Neves/Portos do Paraná)

O Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) movimentou 17.044.590 de toneladas de grãos e farelos de janeiro a novembro, 11,73% a mais do que em 2021 (15.254.687 toneladas). Ao todo, 11 terminais operam no Corex.

O balanço é da Portos do Paraná, que aponta ainda o aumento dos navios recepcionados. De acordo com a Autoridade Portuária, houve 292 movimentações de soja, farelo de soja, trigo, milho e farelo de milho, 26 a mais do que no ano passado.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, ressaltou que as fortes chuvas na Região Sul não afetaram o atendimento das demandas de exportação. “Mesmo com as chuvas que castigaram o Sul do Brasil, principalmente nas últimas semanas, conseguimos atender o mercado e manter as exportações. O Porto de Paranaguá não ficou paralisado e não registra nenhum tipo de fila de navio ou caminhão”, afirmou.

De acordo com a Autoridade Portuária, somente no mês passado, 1.131.523 de toneladas de soja, em grão e farelo, e milho foram exportadas. O número é 6,43% maior na comparação com novembro de 2021, quando foram embarcadas 1.058.774 toneladas.

No balanço geral, os portos do Paraná movimentaram 54 milhões de toneladas, alta de 2% no ano.

Produtos

O principal aumento foi registrado no volume de milho. Nos 11 meses de 2022, o Corex movimentou 4.235.653 toneladas do produto, em grão, volume 83% superior ao mesmo período do ano passado (714.464 toneladas).

Considerando apenas novembro, o aumento foi de 752%. Foram 61.216 toneladas no décimo primeiro mês de 2021 e 521.601 neste ano.

Uma novidade foi o carregamento de farelo de milho, 55.513 toneladas, em agosto. No ano passado não houve embarque do produto.

Tempo

Os resultados do corredor chamam ainda mais atenção ao considerar as condições climáticas adversas, que prejudicam os embarques de grãos. De janeiro a novembro, a média foi de 99,4 dias de paralisação no Corex, por conta da chuva. Só no mês passado, foram 10,5 dias com porões fechados.

Em 2021, em 11 meses, foram 96,8 dias parados, 9,8 deles, só em novembro.

“Quando falamos em média de dias parados, falamos da soma do tempo em que os porões dos navios foram fechados, em razão da chuva. É feita a soma em minutos, divididos nas 24 horas de um dia”, explicou Garcia.

Segundo dados da estação meteorológica da Portos do Paraná, neste ano o acumulado de chuva no Porto de Paranaguá já chega a 2.169 milímetros. Só em novembro foram 291 milímetros.

Para comparação, em 2021, o Instituto Nacional de Meteorologia (INMET) registrou 1.463 milímetros de precipitações, sendo 203,7 deles no mês de novembro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/12/2022

REGIÃO SUL - CERCA DE 1,5 MIL PASSAGEIROS EMBARCAM NO MSC ARMONIA EM ITAJAÍ

Navio abriu a temporada de cruzeiros 2022/2023 no último sábado (10), em Santa Catarina

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



Único porto de embarque e desembarque da MSC Cruzeiros no sul do país, Itajaí receberá 13 escalas de navios da empresa nesta temporada (Divulgação/Prefeitura de Itajaí)

O MSC Armonia movimentou o Porto de Itajaí (SC) no sábado (10). O navio atracou por volta das 7 horas, abrindo a temporada de cruzeiros 2022/23. Cerca de 1,5 mil passageiros embarcaram no transatlântico.

Segundo a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI), são esperadas mais 23 escalas de cruzeiros e mais de 71 mil passageiros até fevereiro de 2023. Um recorde para o município. A expectativa é de uma movimentação de quase R\$ 26 milhões na economia local.

“Estamos há um ano planejando esta temporada, que promete ser um sucesso e a maior que Itajaí já teve. Montamos uma grande estrutura para receber os passageiros no Centreventos, uma das mais completas do estado, e contamos com apoio da Receita Federal e da Polícia Federal para garantir a segurança de todos”, disse o secretário municipal de Turismo e Eventos, Evandro Neiva.

Centreventos

“Estamos ansiosas para a primeira viagem em um transatlântico e com expectativa de retornar com as energias recarregadas para 2023”, afirmou a guia de turismo de Blumenau, Maria Tereza Dias, no sábado. Ela se juntou a um grupo de amigas de Itajaí e Balneário Camboriú para fazer a sua primeira viagem de cruzeiro.

Já a aposentada Miriam Coutinho realiza o seu 40º cruzeiro. Ela tem 86 anos e embarcou com as filhas. “Quem ainda não fez um cruzeiro, não sabe o que está perdendo. A estrutura de embarque e desembarque de Itajaí está muito boa, no dia 5 de fevereiro vou embarcar de novo, aqui, para a minha 41ª viagem”, contou.

MSC Cruzeiros

Único porto de embarque e desembarque da MSC Cruzeiros no sul do país, Itajaí receberá 13 escalas de navios da empresa nesta temporada. Os embarques e desembarques ocorrerão semanalmente até fevereiro.

O MSC Armonia, que atracou pela primeira vez em Itajaí, tem roteiros pela Argentina e Uruguai, além de praias brasileiras. O transatlântico retornará à cidade no próximo sábado (17), para 3,2 mil embarques e desembarques.

O Costa Favolosa fará 10 escalas, com cerca de 1 mil embarques e desembarques na cidade a cada atracação. A primeira escala acontecerá no próximo dia 25.

Em janeiro de 2023, as escalas previstas são do MS Marina, no dia 13, e do MSC Musica, no dia 20.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/12/2022

NACIONAL - GOVERNO REGULAMENTA REGRAS DO PROGRAMA RENOVAR

Medida estimula a troca de veículos com mais de 30 anos, por meio de incentivos para a aquisição
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



A idade média da frota de transporte de cargas nacional acima de 3,5 toneladas é de 14,8 anos. Em países desenvolvidos é de oito anos (Divulgação)

O Governo Federal regulamentou as regras do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária, o Programa Renovar. O Decreto nº 11.276/2022, assinado pelo presidente Jair Bolsonaro e pelos ministros Paulo Guedes (Economia), Marcelo Sampaio (Infraestrutura) e Joaquim Leite (Meio Ambiente), foi publicado na edição da última sexta-feira (9), do Diário Oficial da União.

A medida estimula a troca de veículos com mais de 30 anos por meio de incentivos para a aquisição. Os benefícios se aplicam a caminhões, implementos rodoviários, ônibus, micro-ônibus, vans e furgões, atendendo especialmente os motoristas autônomos, que têm veículos mais antigos.

Segundo o Ministério da Economia, as regras do Renovar já constavam na Lei nº 14.440/2022, de setembro deste ano (originária da Medida Provisória nº 1.112/2022).

De acordo com o Governo, o objetivo do programa é ampliar a produtividade, a competitividade e a eficiência da logística no País, promovendo segurança nas rodovias e redução da emissão de gases de efeito estufa. Ao lançar o programa, o Governo alertou para o estudo da Universidade de São Paulo (USP) que aponta que caminhões e ônibus respondem por 47% da poluição do ar por carbono na cidade de São Paulo (SP), apesar de representarem apenas 5% da frota veicular.

Eficiência

Quando encaminhou a proposta do Programa Renovar ao Congresso Nacional, o Poder Executivo citou ainda dados da Secretaria Nacional de Trânsito, indicando haver 3,5 milhões de caminhões circulando no Brasil. Desse total, cerca de 26% dos veículos tinham mais de 30 anos de fabricação, considerada a idade em que o veículo já atingiu o fim de sua vida útil.

A idade média da frota nacional de transporte de cargas acima de 3,5 toneladas é de 14,8 anos, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Em países desenvolvidos, a idade média da frota circulante é de oito anos.

O Renovar integra ações público-privadas. A União oferecerá recursos para a recompra dos caminhões em final de vida útil. Já o setor privado, em contrapartida, poderá ofertar produtos e serviços — crédito cooperativado, garantia estendida, revisões, seguros, consórcios etc. — que beneficiarão os usuários do programa na aquisição de veículos novos.

Etapas

O programa será implantado em etapas, sob a coordenação da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI). Primeiramente, promoverá a recompra do caminhão a ser sucateado e o caminhoneiro receberá o valor de mercado do veículo, com recursos das empresas contratadas para exploração e produção de petróleo e gás natural. A prioridade para o acesso aos benefícios previstos será dos transportadores autônomos de cargas e associados das cooperativas de transporte de carga. A adesão ao programa é voluntária. Os interessados em participar deverão comprovar a baixa definitiva do registro do bem elegível e de seu desmonte ou destruição, como sucata.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/12/2022

BRASIL EXPORT - MINFRA ENTREGA MEDALHA DO MÉRITO MAUÁ. MEMBROS DO BRASIL EXPORT SÃO AGRACIADOS

Condecoração é o mais importante reconhecimento pelos serviços prestados ao progresso do setor de transportes no País.

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

Nesta terça-feira (13), diretores e conselheiros do Brasil Export receberão uma das maiores honras para quem atua no setor de transporte no País: a medalha do Mérito Mauá. Ao todo, doze

integrantes do Fórum serão condecorados em evento promovido pelo Ministério da Infraestrutura, entre eles o próprio CEO do Fórum, Fabricio Julião.

A solenidade de entrega das medalhas ocorrerá nesta noite, às 20 horas, no Clube Naval, em Brasília. A cerimônia será transmitida pelo portal BE News.



Cerimônia de entrega da medalha ocorreu no Clube Naval (crédito: Divulgação)

A Medalha do Mérito Mauá foi criada pelo Decreto no 55.475, /1965 e restabelecida pelo Decreto no 3.047, de 6 de maio de 1999. É uma condecoração criada para laurear pessoas físicas ou jurídicas, civis ou militares, nacionais ou estrangeiras que, de forma determinante, tenham contribuído para o desenvolvimento e progresso do setor de transporte. Ela conta com duas categorias: a de serviços relevantes, para os que trabalharam para “a expansão e o aperfeiçoamento” dos transportes brasileiros, e a da Cruz de Mauá, destinada para quem cooperou “com a concretização dos objetivos previstos nos planos e programas de trabalho do setor de transporte e àqueles que, pelo profundo conhecimento de técnicas próprias de suas atividades, hajam apresentado contribuição efetiva à elevação do nível de eficiência do serviço”.

Na categoria de serviços relevantes, serão condecorados, além do CEO do Brasil Export, o presidente da Intermarítima Portos e Logística S.A., Roberto Oliva; o diretor do Grupo Agemar, Manoel Ferreira; o CEO da Santos Brasil, Antônio Carlos Sepúlveda; o diretor-presidente do Conselho Nacional de Praticagem, Ricardo Falcão; o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva; a presidente da Companhia Docas do Ceará (CDC) e da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), Mayhara Chaves; o diretor-presidente do Portos do Paraná Logística Inteligente, Luiz Fernando Garcia da Silva; o ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Adalberto Tokarski; e o presidente do conselho nacional do Brasil Export, José Roberto Campos.

Já na categoria Cruz de Mauá, serão agraciados o gerente-geral de Logística da Eldorado Brasil, Flávio da Rocha Costa; e a diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil e presidente do Conselho de Administração da Portos do Rio Grande do Sul, Jacqueline Wendpap.

Confira a seguir a relação de todos os condecorados pela medalha do Mérito Mauá:

na categoria Serviços Relevantes, a:

ADALBERTO TOKARSKI, Ex-Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

ADOLFO SACHSIDA, Ministro de Estado de Minas e Energia;

ALEXANDRE ARAÚJO CARNEIRO, Diretor do Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura;

ANDERSON GUSTAVO TORRES, Ministro de Estado da Justiça e Segurança Pública;



ANTONIO AUGUSTO JUNHO ANASTASIA, Ministro do Tribunal de Contas da União;

ANTÔNIO CARLOS SEPÚLVEDA, CEO da Santos Brasil;

ANTÔNIO CEZAR CORREIA FREIRE, Deputado Federal;

AROLDO CEDRAZ DE OLIVEIRA, Ministro do Tribunal de Contas da União;

BRUNO EUSTÁQUIO FERREIRA CASTRO DE CARVALHO, Secretário-Executivo do Ministério da Infraestrutura;

CAIO MÁRIO PAES DE ANDRADE, Presidente da PETROBRAS;

CARLOS ALBERTO CHIODINI, Deputado Federal;

CARLOS ALBERTO GOMES DE BRITO, Ministro de Estado do Turismo;

CARLOS FRANCISCO PORTINHO, Senador da República;

CARLOS ROBERTO MASSA JÚNIOR, Governador do Estado do Paraná;

CÉLIO FARIA JÚNIOR, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Governo da Presidência da República;

CLÁUDIO BOMFIM DE CASTRO E SILVA, Governador do Estado do Rio de Janeiro;

CRISTIANE RODRIGUES BRITTO, Ministra de Estado da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos;

CRISTIANO DELLA GIUSTINA, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres, substituto;

DANIEL DE OLIVEIRA DUARTE FERREIRA, Ministro de Estado do Desenvolvimento Regional;

DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

ELMANO FÉRRER DE ALMEIDA, Senador da República;

ESPERIDIÃO AMIN HELOU FILHO, Senador da República;

EVAIR VIEIRA DE MELO, Deputado Federal;

FABRÍCIO GUIMARÃES JULIÃO, CEO do Brasil Export e Presidente da Una Eventos;

GILENO GURJÃO BARRETO, Presidente do SERPRO;

GUILHERME THÉO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

HUGO MOTTA WANDERLEY DA NÓBREGA, Deputado Federal;

IBANEIS ROCHA BARROS JUNIOR, Governador do Distrito Federal;

JERÔNIMO PIZZOLOTTO GOERGEN, Deputado Federal;



JESUALDO CONCEIÇÃO DA SILVA, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários;

JOÃO AUGUSTO RIBEIRO NARDES, Ministro do Tribunal de Contas da União;

JOÃO CARLOS PAOLILO BACELAR FILHO, Deputado Federal;

JOÃO INÁCIO RIBEIRO ROMA NETO, Deputado Federal;

Tenente-Brigadeiro do Ar JOÃO TADEU FIORENTINI, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica;

JONATHAS ASSUNÇÃO SALVADOR NERY DE CASTRO, Secretário-Executivo da Casa Civil da Presidência da República;

JOSÉ CARLOS OLIVEIRA, Ministro de Estado do Trabalho e Previdência;

JOSÉ JUSCELINO DOS SANTOS REZENDE FILHO, Deputado Federal;

JOSÉ ROBERTO SAMPAIO CAMPOS, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export;

JOSIAS MARIO DA VITÓRIA, Deputado Federal;

General de Exército JÚLIO CESAR DE ARRUDA, Chefe do Departamento de Engenharia e Construção do Exército Brasileiro;

LILIAN CAMPOS SOARES, Coordenadora do Observatório Nacional de Transporte de Logística da Empresa Infra S.A.;

LUCAS GONÇALVES DE ARAGÃO, Diretor de Comunicação e Sócio da Arko Advice;

LUIZ FERNANDO GARCIA DA SILVA, Diretor-Presidente do Portos do Paraná Logística Inteligente;

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil;

MANOEL CARVALHO FERREIRA DA SILVA JUNIOR, Diretor-Presidente da Agemar Transportes e Empreendimentos LTDA.;

MARCEL VAN HATTEM, Deputado Federal;

MÁRCIO LUIZ ALVINO DE SOUZA, Deputado Federal;

MARCOS MONTES CORDEIRO, Ministro de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;

MATEUS SZWARCWINING, Diretor-Presidente da Empresa Infra S.A.;

MAURO MENDES FERREIRA, Governador do Estado de Mato Grosso;

MAYHARA MONTEIRO PEREIRA CHAVES, Diretora-Presidente da Companhia Docas do Ceará;

NELSON TRAD FILHO, Senador da República;

PAULO CESAR REZENDE DE CARVALHO ALVIM, Ministro de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovações;



RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil;

RICARDO AUGUSTO LEITE FALCÃO, Diretor-Presidente do Conselho Nacional de Praticagem;

RICARDO FENELON, Advogado e Ex-Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil;

ROBERTO ZITELMAN DE OLIVA, Presidente do Conselho de Administração da Intermarítima;

ROGÉRIO BENEVIDES CARVALHO, Diretor da Agência Nacional de Aviação Civil;

ROMEU ZEMA NETO, Governador do Estado de Minas Gerais;

RONALDO RAMOS CAIADO, Governador do Estado de Goiás;

RONALDO VIEIRA BENTO, Ministro de Estado da Cidadania;

RUI GOMES DA SILVA JÚNIOR, Ex-Diretor do Departamento de Estruturação e Articulação de Parcerias da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura;

SORAYA ALENCAR DOS SANTOS, Deputada Federal;

TOBIAS MARKERT, CEO LatinAmerica –Zurich Airport;

TUFI DAHER FILHO, CEO da Transnordestina Logística;

UBIRATAN ANTUNES SANDERSON, Deputado Federal;

VICTOR GODOY VEIGA, Ministro de Estado da Educação;

VITAL DO RÊGO FILHO, Ministro do Tribunal de Contas da União;

WALTER EUSTÁQUIO RIBEIRO, Diretor de Desenvolvimento Humano e Infraestrutura do Mackenzie – IPM;

WALTON ALENCAR RODRIGUES, Ministro do Tribunal de Contas da União; e

WILDER PEDRO DE MORAIS, Senador da República eleito; e

na categoria Cruz Mauá, a:

ADOLFO KONDER HOMEM CARVALHO FILHO, Presidente do Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro;

ADRIANO MARCOS FURTADO, Diretor-Geral do Departamento de Trânsito do Estado do Paraná;

ADRIANO PINTO DE MIRANDA, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos da Agência Nacional de Aviação Civil;

ALESSANDRO REICHERT, Diretor de Planejamento da Empresa Infra S.A.;

ALESSANDRO RODRIGUES DE LEMOS PAULA MARQUES, Coordenador-Geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura;



ÁLVARO SIMÕES DA CONCEIÇÃO NETO, Coordenador-Geral de Projetos Ferroviários da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura;

ALYSSON RODRIGO DE ANDRADE, Superintendente Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado de Santa Catarina, substituto;

AMAUURI SOUZA LIMA, Superintendente Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado da Bahia;

ANDRÉ LIMA DOS SANTOS, Superintendente Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado de Rondônia;

ANDRÉ PACHECO DE ASSIS, Coordenador de Engenharia na Universidade de Brasília;

ANTONIO CARLOS GRUNER BESSA, post mortem;

ANTONIO CARLOS ROMEIRO MESSIAS DA COSTA, Assessor Especial da Presidência da Empresa Infra S.A.;

ARIOSTO ANTUNES CULAU, Secretário de Orçamento Federal da Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia;

AUGUSTO ALMUDIN, Superintendente de Projetos Especiais e Aeroportuários da Empresa Infra S.A.;

BRUNO CÉSAR GROSSI DE SOUZA, Secretário Especial de Relações Governamentais da Casa Civil da Presidência da República;

BRUNO PICININ FERNÁNDEZ, Coordenador-Geral de Gestão Ferroviária da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura;

CAIO BORTONE RAMOS RIBEIRO, Delegado da Polícia Federal;

CAMILA DE SOUZA VASQUES MARTINS, Ex-Assessora Especial do Ministro de Estado da Infraestrutura;

CARLA FONSECA DE AQUINO COSTA, Secretária de Apoio ao Licenciamento Ambiental e à Desapropriação da Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia;

CELSON MIZUNO, Chefe de Gabinete da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura;

CLAUDIA ADRIAZOLA, Diretora de Segurança Viária da WRI Brasil;

CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES, Professor do Departamento de Transporte Aéreo do Instituto Tecnológico de Aeronáutica;

CLEBER MARTINEZ, Chefe de Divisão da Coordenação-Geral de Navegação da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura;

CRISTHIANE CARVALHO BARROS, Secretária Executiva na Agência Nacional de Aviação Civil;

DANIEL DE ALMEIDA DANTAS, Superintendente Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado do Rio Grande do Norte;



DANIEL MARIZ TAVARES, Diretor do Departamento de Segurança no Trânsito da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura;

DANIEL MEIRELLES FERNANDES PEREIRA, Diretor da Agência Nacional de Vigilância Sanitária;

DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI, Coordenador-Geral de Modelagem de Desestatizações da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura;

DARIO DA SILVA DE OLIVEIRA NETO, Ex-Chefe da Assessoria Técnica do Conselho Administrativo de Defesa Econômica;

DIMITRY ZNAMENSKY, Professor da Universidade de Brasília, aposentado;

EDUARDO BERGAMASCHI FELIZOLA, Secretário de Gestão e Desempenho de Pessoal da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia;

EDUARDO HENN BERNARDI, Diretor do Departamento de Investimentos da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura;

EDUARDO MIGUEL SOARES, Chefe do Subdepartamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica;

EDUARDO PEREIRA E FERREIRA, Chefe da Divisão de Argentina, Uruguai e Chile do Ministério das Relações Exteriores;

EDUARDO SANCHES FARIA, Diretor do Departamento de Gestão da Política de Trânsito da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura;

EDUARDO SIQUEIRA COSTA NETO, Chefe da Assessoria Administrativa do Gabinete do Ministro de Estado da Infraestrutura;

Subtenente ELIEZER JESUS VIEIRA, Policial Militar Ambiental do Estado de São Paulo;

EURICO DA CUNHA NETO, Diretor-Geral do Departamento de Trânsito no Estado de Minas Gerais;

EVERALDO VALENGA ALVES, Coordenador-Geral de Educação e Saúde para o Trânsito da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura;

FABIANA SERRA DE ARRUDA, Docente Associada da Universidade de Brasília;

FÁBIO VARGAS MENDES, Assessor da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura;

FELIPE OZORIO MONTEIRO DA GAMA, Coordenador-Geral de Políticas Regulatórias e Autorizações Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura;

FELIPE RICARDO DA COSTA FREITAS, Superintendente de Fiscalização de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

FERNANDA ADJUTO, Gerente de Relações Governamentais e Institucionais da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos;

FLÁVIO DA ROCHA COSTA, Gerente-Geral de Operações Logísticas da Empresa Eldorado;



GABRIELLA NASCIMENTO SANTOS, Subchefe Adjunta para Análise de Atos de Pessoal da Subchefia para Assuntos Jurídicos da Secretaria-Geral da Presidência da República;

GESSE SANTANA BORGES, Coordenador-Geral de Finanças e Contabilidade da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração do Ministério da Infraestrutura;

GILSONMAR RODRIGUES DOS SANTOS, Assistente Administrativo do Ministério da Infraestrutura;

GIOVANO PALMA, Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional de Aviação Civil;

HELOISA SPAZAPAN DA SILVA, Coordenadora-Geral de Segurança Viária da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura;

IRAN GOMES DA SILVA, Chefe da Divisão de Paginação e Publicação do Diário Oficial da União da Imprensa Nacional;

IZABELA RIZZOTTI SOUZA LIMA, Coordenadora-Geral de Regulação da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura;

JACQUELINE ANDREA WENDPAP, Diretora-Executiva do Instituto Praticagem do Brasil e Presidente do Conselho de Administração da Portos do Rio Grande do Sul;

JANE SILVA DAMASCENO, Coordenadora-Geral de Gestão de Pessoas da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração da Secretaria-Executiva do Ministério da Infraestrutura;

JOÃO MARCELO GALVÃO DE QUEIROZ, Diretor do Departamento da América do Sul do Ministério das Relações Exteriores;

JOÃO SOUZA DIAS GARCIA, Superintendente de Padrões Operacionais da Agência Nacional de Aviação Civil;

JOHN WEBER ROCHA, Diretor de Outorgas e Patrimônio da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura;

Coronel Intendente Reformado JOSÉ EDSON SALLUM;

JOSÉ REBELO III, Sócio-Diretor do Grupo REICON;

JULIA LOPES DA SILVA NASCIMENTO, Assessora da Presidência da Agência Nacional de Aviação Civil;

KARÊNINA MARTINS TEIXEIRA DIAN, Coordenadora-Geral de Navegação da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura;

LEANDRO OLIVEIRA ALBUQUERQUE, Diretor de Programa da Secretaria-Executiva do Ministério da Infraestrutura;

LEANDRO RODRIGUES E SILVA, Gerente de Pesquisa e Desenvolvimento Logístico da Empresa Infra S.A.;

LEONARDO JOSÉ MATTOS SULTANI, Secretário Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia;



LUCIANO CARVALHO DE OLIVEIRA, Secretário de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal;

LUÍS FELLIPE ARRUSSUL DE MELO, Coordenador-Geral de Outorgas Ferroviárias da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura;

LUIZ CARLOS MAGALHÃES GUERRA, Superintendente Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado de Minas Gerais;

LUIZ RICARDO DE MEDEIROS SANTIAGO, Diretor Global de Relações Institucionais da VALE S.A.;

MARCELA TETZNER LAIZ, Coordenadora-Geral de Planejamento, Gestão e Controle da Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério da Infraestrutura;

Tenente-Coronel MARCELO DE CARVALHO MENDES, Policial Militar do Estado do Rio de Janeiro;

MARCIO NAHAS RIBEIRO, Coordenador-Geral de Entregas de Serviço de Tecnologia da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração do Ministério da Infraestrutura;

MARINA SOARES DE ALMEIDA, Superintendente de Serviço de Transporte Rodoviário de Passageiros da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

MAURÍCIO BOUDAKIAN MOYSÉS, Sócio de Escritório de Advocacia Moysés & Pires Advogados;

MAURO MARTINS MACHADO, Diretor de Administração da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária;

MICHELLE ANDRADE, Docente Associada da Universidade de Brasília;

MIRIAN RAMOS QUEBAUD, Superintendente de Infraestrutura Rodoviária da Agência Nacional de Transportes Terrestres, substituta;

MORGANA VIOTT, Chefe da Assessoria de Eventos e Cerimonial do Ministério da Infraestrutura;

NICOLE CARVALHO GOULART, Diretora-Executiva Nacional do SEST SENAT;

NORBERTO MORETTI, Representante da Delegação Permanente do Brasil junto à Organização de Aviação Civil Internacional;

PASTOR WILLY GONZALES TACO, Professor da Universidade de Brasília;

PAULO EDUARDO CAVALCANTE, Superintendente de Gestão da Operação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária;

PAULO HENRIQUE POSSAS, Diretor de Planejamento e Gestão da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura;

PAULO ROBERTO GUIMARÃES JÚNIOR, Presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária;

RAFAEL INÁCIO VELOSO LEMES, Coordenador-Geral de Gestão Rodoviária da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura;

REGINA MARIA SANTOS RODRIGUES, Chefe de Gabinete da Presidência da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária;



RENILDO BARROS DA SILVA JUNIOR, Superintendente de Outorgas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

RICARDO SAMPAIO DA SILVA FONSECA, Diretor do Departamento de Políticas Regulatórias da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura;

ROBERTA ZANENGA DE GODOY MARCHESI, Diretora-Executiva da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos;

RODRIGO CÉSAR NEIVA BORGES, Consultor Legislativo da Câmara dos Deputados;

Major-Aviador RODRIGO MENACHO ROSA, Ajudante de Ordens do Gabinete do Comandante da Aeronáutica;

ROSE LEUDA FREITAS DAMASCENO, Coordenadora-Geral de Recursos Logísticos da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração da Secretaria-Executiva do Ministério da Infraestrutura;

RUDEL ESPINDOLA TRINDADE JÚNIOR, Diretor-Geral do Departamento de Trânsito no Estado de Mato Grosso do Sul;

SANDRA MARIA SANTOS HOLANDA, Secretária Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano do Ministério do Desenvolvimento Regional;

SANTI FERRI, Superintendente de Projetos Rodoviários da Diretoria de Planejamento da Empresa Infra S.A.;

SÉRGIO GARCIA DA SILVA ALENCAR, Coordenador Operacional Aduaneiro da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia;

SERGIO RICARDO LEMES DE ALCANTARA, Coordenador-Geral de Acompanhamento e Avaliação da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração da Secretaria-Executiva do Ministério da Infraestrutura;

SÉRGIO STANCIOLI COSTA COUTO, Diretor do Departamento de Estruturação e Articulação de Parcerias da Secretaria de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, substituto;

SILVIO VASCO CAMPOS JORGE, Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres;

STEPHANE LOUIS GEORGES QUEBAUD, Diretor do Departamento de Transporte Rodoviário da Secretaria Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura;

THAIS LORDELO CASTRO, Superintendente de Relacionamento com o Cliente da Empresa Infra S.A.;

Tenente Coronel Aviador THIAGO AZEVEDO EUZÉBIO, Chefe da Seção de Segurança de Voo do Gabinete do Comandante da Aeronáutica;

THIAGO DOUGLAS ALVARENGA CAMELO, Assessor na Secretaria-Executiva do Ministério da Infraestrutura;

Major-Aviador THIAGO ROMEIRO CAPUCHINHO, Chefe da Seção de Programação de Atividades Aéreas do Gabinete do Comandante da Aeronáutica;

VALERIA GRILANDA RODRIGUES PAIVA, Coordenadora-Geral de Licitações e Contratos da Subsecretaria de Planejamento, Orçamento e Administração da Secretaria-Executiva do Ministério da Infraestrutura;

VICTOR PAVARINO, Consultor em Segurança Viária e Mobilidade Sustentável da Organização Pan-Americana da Saúde e da Organização Mundial da Saúde;

VINÍCIUS RESENDE DOMINGUES, Assessor Especial do Ministro de Estado da Infraestrutura;

WAGNER DE LIMA OLIVEIRA, Assessor Especial do Ministro de Estado da Infraestrutura; e

WALMIR JOSÉ SOUZA, Gerente de Projeto do Gabinete do Ministro de Estado da Infraestrutura.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/12/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PARANAGUÁ TEM ALTA DE 11,73% NAS MOVIMENTAÇÕES DE GRÃOS PELO CORREDOR LESTE EM 2022

Informações: Agência Porto Consultoria (14 de dezembro de 2022)

Os 11 terminais que operam integrados ao Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) já movimentaram 17.044.590 toneladas de grãos e farelos em 2022. O volume acumulado de janeiro a novembro, neste ano, é 11,73% maior que o registrado no ano passado, que somou 15.254.687 toneladas.

O número de navios recebidos para transportar soja, farelo de soja, trigo, milho e farelo de milho também cresceu: foram 292 embarcações, 26 a mais que no mesmo período de 2021.

“Mesmo com as chuvas que castigaram o Sul do Brasil, principalmente nas últimas semanas, conseguimos atender o mercado e manter as exportações. O Porto de Paranaguá não ficou paralisado e não registra nenhum tipo de fila de navio ou caminhão”, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Somente em novembro foram carregadas 1.131.523 toneladas de soja, em grão e farelo, e milho pelo complexo. O número é 6,43% maior que em novembro de 2021, quando foram 1.058.774 toneladas embarcadas.

PRODUTOS – O principal aumento foi registrado no volume de milho. Nos 11 meses de 2022, o Correx movimentou 4.235.653 toneladas do produto, em grão, volume 83% superior ao mesmo período do ano passado (714.464 toneladas). Considerando apenas novembro o aumento foi de 752%. Foram 61.216 toneladas no décimo primeiro mês de 2021 e 521.601 neste ano.

Uma novidade foi o carregamento de farelo de milho, 55.513 toneladas, em agosto. No ano passado não houve embarque do produto.

TEMPO – Os resultados do corredor chamam ainda mais atenção ao considerar as condições climáticas adversas, que prejudicam os embarques de graneis. De janeiro a novembro, foram 99,4 dias de paralisação no Corex por conta das chuvas. Só no mês passado, foram 10,5 dias com porões fechados.

Em 2021, em 11 meses, foram 96,8 dias parados, 9,8 deles só em novembro. “Quando falamos em média de dias parados, falamos da soma do tempo em que os porões dos navios foram fechados, em razão da chuva. É feita a soma em minutos, divididos nas 24 horas de um dia”, explicou Garcia.

Segundo dados da estação meteorológica da Portos do Paraná, neste ano o acumulado em chuva no Porto de Paranaguá já chega 2.169 milímetros. Só em novembro foram 291 milímetros. Para comparação, em 2021, o INMET (Instituto Nacional de Meteorologia) registrou 1.463 milímetros de precipitações, sendo 203,7 deles no mês de novembro.

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

Data: 14/12/2022

DNIT AVANÇA COM OS SERVIÇOS DE DRAGAGEM NA HIDROVIA DO PARNAÍBA, NO MARANHÃO

Informações: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (14 de dezembro de 2022)



Imagem: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) avança com os serviços de desobstrução do leito, na Hidrovia do Parnaíba (HN 400), na região do Delta, município de Araisos, no Maranhão, em um segmento do rio Parnaíba, no trecho denominado “Corte”, com extensão total de 2.700 m (dois mil e setecentos metros).

A Autarquia realiza a manutenção da profundidade do rio, através de dragagem simples de areia em fundo de leito móvel. O objetivo da ação é remover pontos críticos/obstáculos à navegação, devido a obstrução do leito resultante do processo de assoreamento/deposição de material arenoso no Rio Parnaíba, que resultou no bloqueio e que tem dificultado e até mesmo impedido o tráfego das embarcações que trafegam naquele segmento.

A ação vai otimizar e possibilitar a navegação segura no trecho em questão beneficiando várias atividades econômicas da região tais como o escoamento da produção extrativista/pesca (acesso ao Porto de Carnaubeira, importante ponto de embarque de cargas, em especial pescados e crustáceos, que são escoados para os estados do Piauí e Ceará), bem como o turismo na Região do Delta do Parnaíba.

Com o serviço de dragagem que está sendo realizado, o transporte hidroviário terá maior fluidez e facilidade, favorecendo o transporte de cargas e passageiros.

A hidrovia do Parnaíba – Com uma extensão de 1.344 km e localizada na Bacia Hidrográfica do Nordeste, é constituída pelos rios Parnaíba e das Balsas. Tem origem na junção dos rios Surubim, Água Quente e Boi Pintado, cujas nascentes estão situadas na serra da Tabatinga Serras e Chapada das Mangabeiras, divisa dos estados de Piauí, Bahia, Tocantins e Maranhão, a 700 m de altitude. Sua foz se localiza no Oceano Atlântico, próximo ao município de Parnaíba (PI). Os afluentes mais importantes do rio Parnaíba são os rios Gurgueia, Uruçuí-Preto, Canindé, Poti, Longá e Balsas.

O curso da hidrovia está dividido em três trechos: o Alto Parnaíba, que vai desde a nascente até a foz do rio Gurgueia, com 784 km de extensão, e onde se localiza a barragem de Boa Esperança; o Médio Parnaíba, do rio Gurgueia até o rio Poti, com 312 km de extensão; e o Baixo Parnaíba, entre os rios Poti e o rio São Francisco, com 389 km.

A hidrovia é utilizada, principalmente, para o transporte de cargas de interesse regional, e dispõe de potencial para o escoamento dos grãos produzidos nas fronteiras agrícolas do sul do Piauí, do

sudeste do Maranhão, noroeste da Bahia, e nordeste do Tocantins, onde a produção agrícola é constituída, principalmente, pelas culturas de soja, cana, arroz e milho.

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

Data: 14/12/2022

BRADO REGISTRA RECORDE HISTÓRICO DE 100 MIL CONTÊINERES EM 2022

Informações: Revista Cultivar (14 de dezembro de 2022)



Trem da Brado com vagões double stack: recorde puxado pelo mercado interno e exportação de algodão. Imagem: Revista Cultivar

A Brado, operadora logística multimodal e bandeira branca (que pode operar em qualquer malha ferroviária), acaba de registrar novo recorde histórico na sua operação. A companhia movimentou mais de 100 mil contêineres em 2022, considerando sua atuação no mercado interno, exportação e importação. A marca foi atingida na última

quinta-feira (8/12). A projeção da Companhia é fechar o ano com cerca de 110 mil contêineres movimentados.

O resultado corresponde a uma alta de 26% frente ao mesmo período de 2021 — de 1º de janeiro a 8 de dezembro. O mercado interno, que compreende o trecho entre Sumaré (SP) e Rondonópolis (MT), registrou o maior crescimento percentual, com 35%. Foram movimentados mais de 30 mil contêineres nesse trecho no período, com destaque para nutrição animal (+119%), bens de consumo (+49%), agroquímicos (+26%) e milho especial (+26%).

“Os números reforçam o acerto da nossa estratégia de crescimento atendendo o mercado nacional”, afirma Marcelo Saraiva, CEO da Brado.

“É interessante notar que os dois fluxos cresceram, com os agroquímicos, bens de consumo e nutrição animal saindo de São Paulo com destino a Mato Grosso e o milho especial fazendo o percurso inverso”.

No mercado externo, as cargas de papel e celulose que saem de Ortigueira (PR) com destino ao Porto de Paranaguá (PR) puxaram o resultado, adicionado uma média de 1,3 mil contêineres mensais na movimentação da Companhia. A operação começou em setembro de 2021 e já atingiu, antes de o ano terminar, o potencial projetado para 2022.

Também houve um aumento expressivo na exportação de algodão. O fluxo de pluma de Rondonópolis (MT) ao Porto de Santos (SP) teve mais de 60% de aumento na comparação com 2021.

Na importação, o destaque foram os defensivos agrícolas, com incremento de 65% em relação ao ano passado. O produto ainda registrou aumento no mercado interno, crescendo 32% em relação ao total registrado anteriormente.

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

Data: 14/12/2022

INICIATIVA DE 18 EMPRESAS PERMITIRÁ A IMPORTAÇÃO DE 1 MILHÃO DE TONELADAS DE HIDROGÊNIO VIA PORTO DE ROTTERDÃ

Informações: Guia Marítimo (14 de dezembro de 2022)

Uma iniciativa de 18 empresas, liderada pela Autoridade do Porto de Rotterdam, deu início a um estudo para a possível implantação de um cracker de amônia em grande escala, que permitirá a

importação de 1 milhão de toneladas de hidrogênio por ano para a descarbonização da indústria e da mobilidade.

Os participantes contrataram a Fluor para estudar as possibilidades de uma grande instalação central de craqueamento na área portuária para converter amônia importada de volta em 1 milhão de toneladas de hidrogênio por ano. O hidrogênio poderá ser usado no porto ou transportado por dutos para facilitar a descarbonização de outros clusters industriais no noroeste da Europa. Como regra geral, um milhão de toneladas de hidrogênio verde pode facilitar aproximadamente 10 milhões de toneladas de reduções de CO₂.



Imagem: Guia Marítimo

O hidrogênio e derivados como a amônia desempenharão um papel fundamental na transição energética para substituir o gás natural, como matéria-prima para a indústria e química verde, e para apoiar o transporte sustentável. Grande parte do hidrogênio para o noroeste da Europa será importado, inclusive na forma de

amônia, que é mais fácil de transportar do que o hidrogênio.

“A Europa precisará de grandes quantidades de hidrogênio para atingir seus objetivos climáticos e uma parte significativa disso pode ser importada através do porto de Rotterdam. A amônia é uma das formas mais eficientes de transportar hidrogênio e, ao estabelecer um craqueador central de amônia, podemos economizar tempo, espaço e recursos para permitir a importação de um milhão de toneladas de hidrogênio por ano.” disse Allard Castelein, CEO do Porto de Rotterdam.

Além da Autoridade do Porto de Rotterdam, a iniciativa também inclui Air Liquide, Aramco, bp, Essent/ E.ON, ExxonMobil, Gasunie, GES, HES international, Koole Terminals, Linde, OCI, RWE, Shell, Sasol, Uniper, Vopak e VTTI. O estudo de pré-viabilidade examinará os requisitos técnicos, econômicos, ambientais e de segurança de uma grande instalação de craqueamento. Os primeiros resultados do estudo são esperados no início de 2023.

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

Data: 14/12/2022

BALANÇA COMERCIAL REGISTRA SUPERÁVIT E CHEGA A US\$ 2,33 BILHÕES EM DEZEMBRO

Informações: Agência Porto Consultoria (14 de dezembro de 2022)

Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia, nessa segunda-feira (12), apontam para novo superávit da balança comercial: US\$ 2,33 bilhões em dezembro, até a segunda semana, representando alta de 90,9% em relação ao mesmo período do ano passado.

A corrente de comércio, que é a soma das exportações com as importações, alcançou US\$ 15,79 bilhões até a segunda semana deste mês, elevação de 15,7% em relação a igual período de dezembro de 2021. Os dados, revelam crescimento de 21,9% nas exportações, que somaram US\$ 9,06 bilhões no período, e aumento de 8,3% nas importações, que totalizaram US\$ 6,73 bilhões.

No acumulado do ano, até a segunda semana de dezembro, o superávit chegou a US\$ 59,86 bilhões, alta de 3,7% na comparação com o período de janeiro a dezembro do ano passado, pela média diária.

Destaques

A Secretaria de Comércio Exterior observou crescimento das vendas de todos os segmentos em dezembro deste ano, considerando os resultados acumulados até a segunda semana. O aumento foi de 20,2% nas exportações da agropecuária, alta de 65,0% nas vendas externas da indústria extrativa e de 4,6% nos embarques da indústria de transformação. Na agropecuária, os destaques das exportações no mês foram milho não moído, café não torrado e soja.

Na ponta das importações, houve alta de 29,4% nas da indústria extrativa, que chegaram a US\$ 623,30 milhões. Já os desembarques para a indústria de transformação aumentaram 8,3%, alcançando US\$ 5,92 bilhões.

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

Data: 14/12/2022

IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES EM 2022 É MARCADA PELA GUERRA NA UCRÂNIA

Informações: Notícias Agrícolas (14 de dezembro de 2022)

Com a guerra da Ucrânia, a importância do país para o fornecimento de fertilizantes no setor virou foco das atenções para o agronegócio em 2022. A alta nos preços e a falta de disponibilidade no mercado fez com que os países procurassem alternativas para o recurso.

De acordo com dados da Secex, Secretaria de Comércio Exterior, o volume de importação no Brasil alcançou 30,5 milhões de toneladas de janeiro a setembro, um aumento de 4,5% em relação ao mesmo período do ano passado, porém, em outubro, com uma redução de 14,6% das compras, o acumulado em 2022 está em 33,3 milhões de toneladas.

Para Leonardo Sodré, CEO da GIROAgro, uma das maiores empresas de fertilizantes do país, o ano foi positivo. “O mercado de fertilizantes especiais e inteligente toma cada vez mais espaço no mercado internacional e 2022 foi um ótimo ano de abertura para essas tecnologias. Nós atingimos altos níveis de produção e negociação com inúmeros países.”

Em termos de investimento, as compras brasileiras somaram US\$22,3 bilhões até outubro, um aumento de 96,8% em relação ao ano passado. Dentre os fornecedores em 2022, a Rússia se destaca, com 7 milhões de toneladas, equivalente a 21% do total adquirido pelo Brasil este ano. Na sequência aparecem China e Canadá.

“Se mantivermos o ritmo de investimentos e aprimoramento de técnicas agrícolas com desenvolvimento tecnológico, recordes serão batidos. Isso consolida a posição de destaque do Brasil no mercado global de produção de alimentos e segurança alimentar”, conclui Leonardo.

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

Data: 14/12/2022

PORTO DE FELIXSTOWE TORNA-SE O PRIMEIRO NA EUROPA A LANÇAR CAMINHÕES AUTÔNOMOS EM OPERAÇÕES

Informações: Port Technology (14 de dezembro de 2022)

Acredita-se que o porto seja o primeiro da Europa a introduzir esse tipo de equipamento.

A fabricante Westwell forneceu os dois primeiros caminhões movidos a bateria para entrar em serviço no maior porto de contêineres do Reino Unido – que está saindo de meses de ação trabalhista depois que estivadores fecharam um acordo de pagamento com a Hutchison Ports .

“Esses novos caminhões autônomos representam um avanço tecnológico significativo para o Porto de Felixstowe”, disse Clemence Cheng, CEO do Porto de Felixstowe.

“As ferramentas que sustentam as operações portuárias evoluíram continuamente e já temos uma gama de sistemas e equipamentos muito avançados, mas esta é a primeira vez que teremos veículos totalmente sem motorista”.



Hutchison Ports O porto de Felixstowe introduziu unidades autônomas de trator terminal (ATs) em operações de terminal de contêineres de tráfego misto. Imagem: Port Technology

As unidades ATs possuem recursos de segurança integrados que devem garantir operações eficazes e seguras nos terminais de contêineres do Porto de Felixstowe.

Os caminhões utilizam um mapa digital carregado em um sistema de gerenciamento de frota que controla a navegação no porto. O AT então combina esse mapa com sua navegação GPS integrada para rastrear sua posição em tempo real.

“Os ATs usam LiDAR – uma tecnologia de detecção de luz que cria um mapa 3D dos arredores de um AT usando um laser e um receptor que, quando combinados com suas câmeras de 360 graus a bordo, fornecem uma ‘visão’ completa em tempo real”, disse a diretora de projetos e diretora de informações da Hutchison Ports UK, Karen Poulter.

“Isso permite que ele ‘veja’ tudo instantaneamente em sua vizinhança para permitir uma navegação segura e precisa.

“Com o suporte do sistema Extreme Precise Position (EPP), ele pode atingir uma precisão de posicionamento de 2 centímetros e uma precisão de ângulo de direção de 0,5 graus.”

Os caminhões serão inicialmente usados para transportar contêineres entre os terminais Trinity e North Rail no porto.

Em setembro, a PTI conversou com Kuo Ralph Ren, Gerente de Projetos Sênior, Qolomo Autonomous Driving em Westwell.

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

Data: 14/12/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

UM DIA APÓS LULA ‘DECRETAR’ FIM DAS PRIVATIZAÇÕES, HADDAD DEFENDE PPPS

Futuro ministro disse que parcerias “têm que entrar na ordem do dia” e que convidou Galípolo para ser seu número 2 por sua experiência na área

Por Renan Monteiro

Em entrevista à Globonews na tarde desta terça-feira, Fernando Haddad, futuro ministro da Fazenda, defendeu fortemente as parcerias público privadas (PPPs). A fala de Haddad ocorre um dia após Luiz Inácio Lula da Silva, presidente eleito, ter dito que, com o seu governo, “vai acabar com as privatizações no país”.

— As concessões de PPPs tem que entrar na ordem do dia — afirmou.



Fernando Haddad, novo ministro da Fazenda
Fernando Haddad, novo ministro da Fazenda
Cristiano Mariz/Agência O Globo

Haddad lembrou que começou a atuar no governo Lula, em 2003, no Ministério do Planejamento para justamente criar a lei das PPPs. E que convidou o economista Gabriel Galípolo para ser seu secretário executivo justamente por entender de parcerias com o setor privado. Ele defendeu sua experiência de parcerias no passado:

— Há um conjunto enorme de projetos sustentáveis que podem ser concedidos para a iniciativa privada (...) No Brasil muitas PPPs deram certo, o Brasil aprendeu a fazer. O Prouni é uma PPP, uma troca de tributos por bolsas. Tem muitos projetos que muitas vezes dependem de uma pequena contribuição do Estado. Às vezes é uma garantia. E a repercussão disso é enorme — disse.

Conselho da Fazenda com Pêrsio e Lara Resende

Citando embaraços burocráticos ao processo de alavancagem de iniciativas na parceria público-privada, Haddad destacou o perfil técnico do Gabriel Galípolo.

— O primeiro trabalho dele foi no governo PSDB, nós nos aproximamos em virtude de interesses comuns, dentre os quais destravar o processo de PPPs no Brasil — diz.

Haddad também disse que criará uma espécie de conselho do Ministério da Fazenda, com especialistas de renome. Ele indicou que nomes como Pêrsio Arida e Lara Resende poderão participar desta nova estrutura e que gostaria de manter interlocução com ex-ministros da Fazenda e ex-presidentes do Banco Central (BC).

Também afirmou que o governo de Jair Bolsonaro enviou à equipe de transição um ofício pedindo a retirada de 2,5 milhões de pessoas do Auxílio Brasil. Segundo o futuro ministro, por terem sido incluídos de forma irregular no programa de transferência de renda.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/12/2022

LULA CONVIDA PRESIDENTE DA FIESP PARA ASSUMIR MINISTÉRIO DE DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR

Josué Gomes preside a federação desde julho de 2021, cargo anteriormente ocupado por Paulo Skaf, apoiador de Jair Bolsonaro

Por Jeniffer Gularte e Manoel Ventura — Brasília



Josué Gomes da Silva, presidente da Fiesp
Josué Gomes da Silva, presidente da Fiesp
Claudio Belli/Valor

O presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) se reuniu na manhã desta quarta-feira com o presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Josué Gomes, em Brasília, e o convidou para assumir o Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. A conversa ocorreu em um hotel em Brasília, onde o presidente eleito está hospedado.

Filho de José de Alencar, vice de Lula nos dois primeiros mandatos, Gomes ainda não confirmou se aceitará.

Petistas avaliam que, caso o empresário não aceite assumir o ministério, será consultado para a indicação de um nome para pasta. Lula tinha boa relação com José Alencar e costuma elogiar Gomes a interlocutores.

Sob Lula, esse ministério terá o comando do BNDES, que será chefiado pelo ex-ministro Aloizio Mercadante, anunciado na terça-feira por Lula

Gestão polêmica

Há alguns dias, os sindicatos que pedem uma assembleia para discutir a substituição do empresário na presidência da federação publicaram edital convocando o encontro para o próximo dia 21, conforme mostrou o colunista Lauro Jardim.

A decisão ocorre à revelia de Josué e foi decidida depois que o presidente da Fiesp não marcou o pedido de assembleia para última segunda-feira, dia 12.

O edital foi publicado pelo Conselho de Representantes da Fiesp. Pelo menos 86 sindicatos, dos 106 filiados endossam o pedido. Interlocutores da federação afirmam que movimento seria liderado por Skaf, que ficou 18 anos no comando da entidade.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/12/2022

LULA BRIGA COM O MERCADO, E REAL SÓ GANHA DO PESO ARGENTINO DESDE AS ELEIÇÕES

Brasil perdeu rally dos mercados que favoreceu as moedas de países emergentes. Dólar mais caro irá dificultar o combate à fome, objetivo maior do presidente eleito

Por Alvaro Gribel



Lula, durante discurso da equipe de transição Cristiano Mariz

As moedas emergentes passaram por uma forte valorização desde o segundo turno das eleições brasileiras. O que mudou no cenário externo foi a percepção de que o pior período da inflação dos EUA pode ter ficado para trás. Com isso, houve aumento do fluxo de investimentos estrangeiros para esses países, já que a renda fixa americana perde atratividade nesse cenário.

De 31 de outubro a 13 de dezembro, o peso chileno se valorizou 9,84% em relação ao dólar, o won sul-coreano ganhou 9,22%, a coroa tcheca, 8,32%, e o rand sul-africano, 6,32%. Além do Chile, outros países da América do Sul tiveram valorização. O sol peruano ganhou 4,11%, e o peso colombiano, 3,71%.

Já a moeda brasileira perdeu 2,46%, ficando em penúltimo lugar em uma lista de 23 países emergentes selecionados. Ganha apenas do peso argentino, que se desvalorizou 8,67%.

A principal causa para esse resultado ruim da moeda brasileira é a briga desnecessária que Lula resolveu comprar com o mercado financeiro. Por diversas vezes, o presidente deu declarações de que não se preocupava com a reação da bolsa e do dólar, e ontem mesmo, ao anunciar o economista Aloizio Mercadante no BNDES, justificou a decisão como “uma resposta” aos investidores, que teriam reprovado essa ideia.

O problema de seguir esse caminho é que com o real desvalorizado a inflação permanecerá alta por mais tempo e isso obrigará o Banco Central a manter a taxa Selic em 13,75%. Com isso, os pobres pagarão mais caro na hora de consumir uma cesta variada de produtos, entre eles, vários alimentos que têm cotação atrelada à moeda americana. O trigo, por exemplo, é importado pelo Brasil e matéria-prima para pães e massas.

Os combustíveis também são diretamente impactados pelo aumento do dólar. Para 2023, o Orçamento Federal prevê R\$ 52 bilhões de gastos com subsídios, dinheiro que poderia ser usado, por exemplo, para combater a fome ou aumentar investimentos. Os juros mais altos também vão reduzir o crescimento e diminuir a criação de empregos e a renda.

Lula tem mais a ganhar com o mercado financeiro ao seu lado. Isso irá facilitar o seu maior objetivo, que é combater a miséria, a fome e gerar empregos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/12/2022

'JÁ COMEÇA ATROPELANDO A LEI DAS ESTATAIS', DIZ ELENA LANDAU SOBRE INDICAÇÃO DE MERCADANTE PARA O BNDES

Norma veda nomeação de quem atuou em campanha, e Câmara aprova a toque de caixa mudança em legislação

Por Ivan Martínez-Vargas, João Sorima Neto e Manoel Ventura — São Paulo e Brasília

A indicação do petista Aloizio Mercadante para a presidência do BNDES no novo governo, confirmada terça-feira pelo presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva, deve provocar um debate sobre a legalidade da nomeação. Isso porque a Lei das Estatais veda a indicação de “pessoa que atuou, nos últimos 36 meses, como participante de estrutura decisória de partido político ou em trabalho vinculado a organização, estruturação e realização de campanha eleitoral”.

Mercadante é presidente da Fundação Perseu Abramo e foi um dos responsáveis pela elaboração do programa de governo de Lula na campanha. Na noite de terça-feira, a Câmara dos Deputados a toque de Caixa mudança na Lei das Estatais que reduz de 36 meses para 30 dias o período de quarentena para ocupação de cargos no Conselho de Administração e na diretoria de empresas controladas pelo Estado. O texto ainda precisa ser aprovado no Senado.

— Já começa atropelando a Lei das Estatais. Ele foi coordenador do plano de governo do Lula, como eu fui coordenadora da Simone Tebet, mesmo sem assinar nada — disse Elena Landau, economista e ex-diretora do BNDES, que coordenou a área econômica na campanha de Tebet.

Ela deu a declaração antes da aprovação da mudança na Câmara. Elena Landau também criticou declarações recentes de Mercadante contra a TLP, taxa usada em empréstimos do BNDES. Para ela, mudanças na taxa poderiam atropelar o mercado de capitais privado com subsídios que se mostraram desnecessários.

Para o economista Luiz Carlos Mendonça de Barros, ex-presidente do BNDES na gestão de Fernando Henrique Cardoso, a indicação não suscita maiores preocupações:

—Embora grande, o banco não tem mais o peso que teve lá trás. O BNDES perdeu importância como banco de Estado, que era transformador. Portanto, não vejo problemas o Mercadante ser indicado para a presidência. Havia áreas mais perigosas onde ele poderia estar.

Papel que desempenhou em campanha

O advogado Bruno Furiati, sócio do escritório Sampaio Ferraz, avalia que é preciso verificar com precisão o papel que Mercadante desempenhou na campanha.

— Se ele trabalhou na realização da campanha eleitoral, que parece ser o caso, há vedação à nomeação expressa na lei. É preciso apurar qual foi a função dele. Se foi apenas estruturador do plano econômico e não teve atuação vinculada, estaria livre para assumir. O ponto de análise é esse — disse.

Na segunda-feira, Mercadante afirmou a jornalistas que desconhecia qualquer iniciativa por parte da equipe do novo governo de alterar a Lei das Estatais, aprovada na gestão de Michel Temer, em 2016.

Para governo, não há impedimento legal

O governo avalia que não há impedimento legal para manter a indicação e que não seria necessário mudar a lei. O argumento seria a aprovação da indicação de Fábio Abrahão ao cargo de diretor do banco de fomento no governo de Jair Bolsonaro.

Os petistas apresentam a ata da 63ª reunião do comitê de elegibilidade do BNDES. Na ocasião, constatou-se que Abrahão tinha registro de atividade associada à campanha eleitoral de 2018 do Partido Social Liberal (PSL).

Mas a avaliação foi de que as atividades políticas não se enquadravam na vedação ao cargo de administrador de empresa estatal porque ele exerceu o que foi chamado de trabalho intelectual. O mesmo argumento deve ser usado com Mercadante.

Para o advogado Guilherme Amorim, doutor em Direito Constitucional pela PUC-SP, a análise deve esmiuçar o papel de Mercadante na campanha:

— Se o papel do Mercadante tiver sido extraoficial ou informal, ele poderia, a rigor, ser nomeado para o cargo.

Do ponto de vista econômico, a indicação de Mercadante para o BNDES frustra alguns agentes do mercado. Para Rodrigo Marcatti, economista e CEO da Veedha Investimentos, o mercado financeiro tinha a esperança de que o novo governo recrutasse pessoas com pensamentos divergentes do PT para cargos-chave na Economia. Marcatti avalia que Mercadante tem bagagem e experiência, mas o problema é o que sua indicação pode simbolizar.

— Sabemos das interferências políticas nas estatais no governo do PT. Aí veio uma medida positiva, que é a Lei das Estatais, para acabar com isso. Será que Mercadante era a única opção de um aliado que poderia ocupar esse cargo? — diz o economista.

Política de crédito

Atual coordenador de grupos técnicos da transição, Mercadante liderou três ministérios durante os mandatos da ex-presidente Dilma Rousseff (2011 a 2016): Ciência, Tecnologia e Inovação, Educação e Casa Civil.

O economista André Perfeito avalia que é necessário Mercadante vir logo a público explicar qual será a política de crédito do banco. Existe o temor do mercado financeiro de que haja mudanças na Taxa de Longo Prazo (TLP) e os juros voltem a ser subsidiados, como nos tempos da Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), quando o juro era definido pelo governo.

— Isso tem impacto no mercado de capitais, especialmente no crédito que o mercado aloca. Então, seria importante que Mercadante viesse a público dizer qual será a orientação do BNDES em sua gestão — avalia o economista, lembrando que juros subsidiados provocam distorções no mercado de crédito.

O ex-ministro da Fazenda Máílson da Nóbrega avalia que o discurso de Mercadante remete ao passado:

— É um nome que não é bem recebido pelo mercado porque as entrevistas que ele tem dado revelam a visão de que o BNDES deve ser um instrumento de dirigismo econômico, algo anacrônico e que já deu errado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/12/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TASSO DIZ QUE MUDAR LEI DAS ESTATAIS FOI 'BURRICE' DO PT E ALERTA PARA LOTEAMENTO DO CENTRÃO

Senador tucano foi o relator do texto que dificultou indicações políticas para as empresas estatais; com apoio do PT, Centrão e de bolsonaristas, deputados aprovaram projeto que flexibiliza medidas
Por Lauriberto Pompeu

ENTREVISTA COM

Tasso Jereissati

Senador pelo PSDB do Ceará

BRASÍLIA - O senador Tasso Jereissati (PSDB-CE) criticou a iniciativa da Câmara de aprovar um afrouxamento na Lei das Estatais. O tucano, que relatou o texto que originou a lei que dificulta o loteamento político das empresas, classificou como "burrice" o fato de o PT ter apoiado a iniciativa, declarou que a mudança deixa a "porta aberta para todo tipo de coisas não republicanas" e reclamou que "é um retrocesso histórico na vida das estatais brasileiras rumo à República das Bananas".

A Lei das Estatais foi sancionada pelo ex-presidente Michel Temer após investigações comprovarem o uso político de empresas públicas em administrações anteriores, em especial governos petistas. Os principais pontos da nova norma dizem respeito a mecanismos para blindar as estatais de ingerência política.



Mercadante deve assumir o BNDES com a alteração da Lei das Estatais Foto: Adriano Machado/Reuters

A mudança nesse arcabouço legal foi aprovada pela Câmara dos Deputados poucas horas depois de o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ter confirmado o ex-ministro Aloizio Mercadante na presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Para Tasso, Mercadante não precisava da mudança na lei para exercer o cargo. "É uma burrice porque o Aloizio Mercadante no caso, se foi feito para beneficiá-lo, acho que prejudicou. Como o Aloizio é doutor em economia, tem toda a credencial, não tinha mandato, não fazia parte do diretório do PT, não participava de eleições há muito tempo, ele tinha toda uma narrativa para o conselho do banco apreciar. Não é assim que se vai, não precisava disso, foi um tiro no pé dele", afirmou o senador. Quase toda a bancada do PT votou favorável ao texto. Apenas o deputado Marcon (PT-RS) votou contrário.

Em nota, a assessoria do futuro presidente do BNDES negou que o caso dele se enquadraria na atual lei das estatais. "Mercadante não exerceu qualquer função remunerada na campanha vitoriosa

do Presidente Lula, não tendo sido vinculado a qualquer atividade de organização, estruturação ou realização da campanha”, afirmou.

Tasso criticou não só o fato do projeto aprovado ontem diminuir de três anos para 30 dias a quarentena que indicados que tenham participado de campanhas políticas tem de submeter, como também alertou para o trecho que aumenta de 0,5% para 2% da receita operacional o limite das despesas com publicidade e patrocínio de empresa pública e de sociedade de economia mista. Contratos de publicidade com estatais são recorrentemente vistos em casos de corrupção envolvendo apadrinhados políticos.

Leia a entrevista:

O que o senhor achou da Câmara ter aprovado a mudança na Lei das Estatais?

É um retrocesso histórico na vida das estatais brasileiras rumo à República das Bananas. Do outro lado, é uma burrice porque o Aloizio Mercadante, no caso, se foi feito para beneficiá-lo, acho que prejudicou. Como o Aloizio é doutor em economia, tem toda a credencial, não tinha mandato, não fazia parte do diretório do PT, não participava de eleições há muito tempo, ele tinha toda uma narrativa para o conselho do banco apreciar. Não é assim que se vai, não precisava disso, foi um tiro no pé dele.

Quais alterações mais o preocupam?

Tem outra coisa mais séria ainda que é a liberação dos recursos de propaganda das estatais. Essa liberação é porta aberta para todo tipo de coisas não republicanas, estranhíssimo ter entrado nesse momento. É absolutamente surpreendente que a gente possa ter um retrocesso desse tamanho. Não é só a questão da vinculação do Aloizio, tem outra mais grave, que é liberação da publicidade. Não é um jabuti, é um elefante colocado e pendurado na árvore.

A medida atendeu a interesses de quem?

Continua após a publicidade

Evidentemente que todos os partidos, principalmente os mais fisiológicos adoram isso. Sempre quiseram mudar a lei das estatais, foi preciso uma ocasião muito especial para a gente aprovar (em 2016), foi logo em cima da Lava Jato, a gente tinha todo um clima em que esses partidos se retraíram. De lá para cá, existe todo um sonho para acabar com essa legislação, que é um ganho da sociedade brasileira.

O projeto foi aprovado logo depois de Lula confirmar Mercadante e, no mesmo dia, o presidente eleito se reuniu com o presidente da Câmara, Arthur Lira. Vê possibilidade de o governo eleito ter articulado isso?

Não posso dizer. Claro que teve muita articulação para ser feito de maneira tão rápida e de surpresa, tudo foi não republicano. Não acompanhei de perto o que aconteceu, mas como ninguém esperava essa votação, foi tudo feito na noite de surpresa e muito bem articulado.

Há chance de o Senado barrar a mudança?

Se for seguir pela Câmara, só o PSDB e o Novo votaram contra. Você vê que há uma articulação bem feita e um interesse maior nisso aí. Por isso que não acredito que foi para o Aloizio, porque eu acho ele foi até prejudicado, ele tinha uma discussão aberta para fazer, com muito bons argumentos. Quando acaba com esses dois pontos (quarentena e publicidade), é tiro no pé.

Como vê a aliança de Lula com o Centrão?

Isso é uma aliança que está sendo montada e que tem se repetido no Brasil. Quanto mais tiver orçamento secreto, mais vai se repetir.

Continua após a publicidade

E o senhor considera isso ruim?

Ruim não, é péssimo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2022

APESAR DOS REVESES, PAULO GUEDES DEIXA LEGADO LIBERAL NA ECONOMIA

‘Espólio’ inclui reforma da Previdência, autonomia do Banco Central, privatização da Eletrobras, contas públicas sob controle e série de medidas pró-mercado

Por José Fucs

Com o governo Bolsonaro chegando ao fim, a herança do ministro da Economia, Paulo Guedes, virou alvo de discussões apaixonadas. Embora sua atuação tenha gerado muita controvérsia desde o princípio, agora, às vésperas de ele deixar o cargo, em 1º de janeiro, a polêmica em torno do assunto esquentou ainda mais.

De um lado, estão o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva e seus aliados, de primeira e de última hora, que procuram emplacar a narrativa de que Guedes deixará uma “herança maldita”, reciclando a estratégia usada contra o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, no início do mandato do petista, em 2003.



O ministro Paulo Guedes com o presidente Jair Bolsonaro: falta de apoio para implementação da agenda liberal

Do outro, estão os que atribuem ao “espólio” de Guedes um valor respeitável e valorizam seu trabalho especialmente por ter rompido o “consenso social-democrata” formado desde a redemocratização entre o PT, o PSDB e outros partidos de esquerda e de centro, que levou à escalada dos gastos públicos e ao aumento da carga tributária.

Se dependesse da paixão dos dois grupos, o “cabo de guerra” poderia se estender até o fim dos tempos, com cada um puxando a corda para o seu lado. Em meio à polarização política predominante no País, é difícil imaginar que um dos lados possa mudar seu discurso, reconhecendo que o outro está certo.

Ainda assim, ao analisar a questão de um ponto de vista objetivo, com base nos números e nas realizações efetivas de Guedes durante os quatro anos em que comandou a economia, ele implementou ou apoiou uma série de medidas liberalizantes e tudo indica que deverá entregar o posto com as contas públicas sob controle e os principais indicadores apontando uma melhora na economia.

Guedes conseguiu imprimir uma marca liberal à sua gestão, reduzindo a presença do Estado na economia, e aprofundou as mudanças iniciadas no governo Temer, com a reforma trabalhista, o fim dos subsídios nos empréstimos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e

Social) e a adoção do teto de gastos, que limitou a despesa de um ano ao nível do ano anterior corrigido pela inflação.

Vida real

Apesar da desaceleração do crescimento, os principais indicadores revelam uma melhora da economia

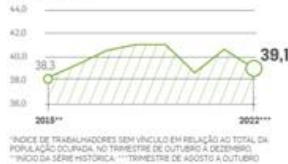
Inflação*

EM PORCENTAGEM



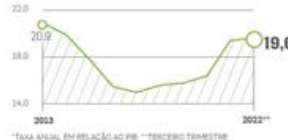
Informalidade*

EM PORCENTAGEM



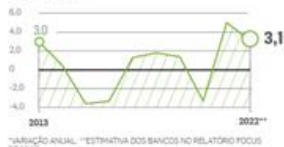
Investimento*

EM PORCENTAGEM



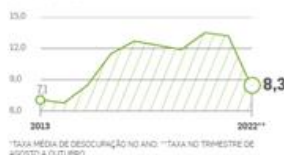
PIB*

EM PORCENTAGEM



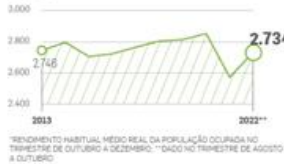
Desemprego*

EM PORCENTAGEM



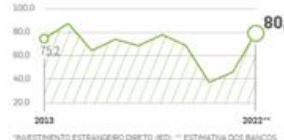
Renda*

EM REAIS



Capital estrangeiro*

EM BILHÕES DE DÓLARES



Fonte: Banco Central e IBGE

ESTADÃO-98

“Nos últimos anos, a gente caminhou bastante em direção a uma economia muito mais liberal, muito mais orientada pelo setor privado e com menos intervenção do Estado”, diz José Marcio de Camargo, economista-chefe da Genial Investimentos e colunista do Estadão. “A diminuição do tamanho do Estado é um dos pontos importantes de qualquer projeto liberal, principalmente no Brasil, onde o Estado representa 40% do PIB (Produto Interno Bruto).”

Medidas microeconômicas

Apesar de reformas estruturantes como a tributária e a administrativa terem “subido no telhado”, a lista de realizações inclui a reforma da Previdência, a autonomia do Banco Central, a privatização da Eletrobras, a venda de participações de estatais em empresas privadas, o corte de impostos e diversas medidas microeconômicas, que mexem com o subterrâneo da economia, mas cujos efeitos só deverão ser sentidos, em toda a sua extensão, dentro de alguns anos. “A gente acabou tendo mais ruídos em relação a propostas que não andaram do que o reconhecimento de muitas que andaram e surtiram bons efeitos na economia”, afirma Rafaela Vitoria, economista-chefe do Banco Inter.

Do ponto de vista fiscal, os resultados revelam um quadro bem mais tranquilo do que apontavam as previsões de muitos economistas. Mesmo com a realização de gastos extraordinários de quase R\$ 700 bilhões para o combate à pandemia, que representaram 10% do PIB, a equipe econômica deverá entregar as contas públicas a Lula em situação melhor do que recebeu, em 2019 (leia a reportagem sobre as 20 principais medidas de liberalização da economia implementadas na atual gestão). “Poucas pessoas comemoram redução de gasto do governo, porque só verão o benefício disso no médio e no longo prazo”, diz Rafaela. “Não é uma atitude popular para nenhum governo cortar gastos, mas eu diria que esse é um bom legado.”

É certo que, para acomodar interesses políticos, Guedes aceitou vários aumentos de despesas. Mesmo excluindo da conta o furo do teto na pandemia, ele deu seu aval à chamada PEC Kamikaze, que turbinou gastos sociais três meses antes das eleições e representou um aumento de R\$ 41,3 bilhões nas despesas previstas no Orçamento aprovado originalmente pelo Congresso. Também apoiou a exclusão dos pagamentos de precatórios do teto e a mudança na fórmula de cálculo de seu valor – uma medida considerada por muitos analistas como casuística, por ter aberto espaço de forma artificial para gastos adicionais.

Agora, como a arrecadação de tributos bateu recorde e as despesas tiveram uma queda significativa com o congelamento dos salários dos servidores, os gastos extras acabaram não afetando o resultado primário nem a dívida pública. “Para um liberal como o Paulo Guedes, que busca a menor intervenção do Estado na economia, a queda de impostos e uma privatização ampla, a boa gestão

fiscal é um elemento importante nesse conjunto de coisas”, diz Pedro Jobim, economista-chefe da gestora de recursos Legacy Capital.

Conflitos institucionais

Provavelmente, o legado de Guedes seria mais robusto se não tivessem ocorrido tantas turbulências durante o percurso. Primeiro, houve a pandemia. Além de o coronavírus ter levado a vida de quase 700 mil brasileiros, desorganizou as finanças públicas e a economia do País e do mundo, provocando falta de produtos, encarecimento dos fretes e aumento da inflação aqui e lá fora.

Depois, houve os conflitos institucionais envolvendo o presidente Jair Bolsonaro e as dificuldades de relacionamento do governo com o Congresso, em especial nos primeiros dois anos de seu mandato, e com o Judiciário. Além das críticas naturais da oposição, a agenda liberal de Guedes foi bombardeada também dentro do próprio governo, pelo “fogo amigo” de políticos e militares que integravam o círculo mais próximo a Bolsonaro, de visão mais desenvolvimentista, e até pelo próprio presidente.

Guedes costuma dizer que suas realizações devem ser medidas não só pelo que conseguiu entregar, mas também pelo que evitou que o chefe e seus colegas na Esplanada dos Ministérios fizessem, na direção oposta de sua pregação liberal. Apesar das “juras de amor eterno” de Bolsonaro, tornou-se evidente com o tempo que o ministro havia perdido o status de “Posto Ipiranga” que lhe fora conferido ainda na campanha de 2018.

Pelas seguidas rasteiras que levou de Bolsonaro, as especulações sobre sua saída do governo se tornaram recorrentes, agitando a turma da avenida Faria Lima, em São Paulo, onde se concentram as sedes das instituições financeiras do País, que viam nele uma garantia de que os gastos não sairiam de controle, produzindo efeitos dramáticos nas contas públicas e na economia como um todo.

Em meados do ano passado, quando a boataria sobre a saída de Guedes rolava solta na praça, o cientista político Lucas de Aragão, da Arko Advice, recorreu a uma metáfora futebolística, para explicar a situação. “O mercado em geral achava que o Paulo Guedes seria o Messi (craque da seleção argentina), o número 10 da economia, que iria fazer golaço de tudo que é jeito, de calcanhar, de bicicleta”, afirmou. “Mas hoje o investidor o vê mais como um goleiro, cuja missão é evitar desastres maiores.”

Sociais-democratas

Ironicamente, como se tudo isso já não bastasse para minar a capacidade de Guedes de implementar sua agenda, ele ainda sofreu desde o início de sua gestão a artilharia desferida por um grupo de economistas considerados liberais, que nunca rezaram pela mesma cartilha e que acabaram apoiando Lula no segundo turno das eleições.

“Esses economistas são chamados de liberais pela esquerda, mas na verdade são bem menos liberais do que o Paulo. Eles sempre defenderam a intervenção do governo na economia para resolver problemas que consideram não resolvidos pelo setor privado, como a desigualdade e outras questões sociais”, diz Camargo. “Acredito que tem muito a questão de ego, mas há também uma oposição ideológica. Muitos desses economistas são ligados ao PSDB e à Marina Silva, do Rede Sustentabilidade, e seguem conceitos sociais-democratas”, afirma Jobim.

Por sua personalidade conflituosa, como a de Bolsonaro, de acordo com alguns analistas, o próprio Guedes contribuiu para complicar ainda mais a implementação de sua agenda liberal. Ao anunciar metas ambiciosas, que acabavam não sendo atingidas, e lançar “balões de ensaio” desmentidos pelo próprio presidente no dia seguinte ou até no mesmo dia, ele se tornou alvo de ironias nas rodas de economistas e ganhou o apelido de “ministro da semana que vem”.

Sua forma debochada de falar também gerou muito ruído, como no caso em que ele disse, ao comentar a alta do dólar, que havia uma “festa danada” quando a cotação da moeda americana estava artificialmente baixa e as empregadas domésticas iam para a Disney. O comentário teve péssima repercussão e deu margem à interpretação de que elas e os menos abonados de forma geral não tinham direito de viajar ao exterior, criando um solavanco prejudicial à implementação de sua agenda.

“Acredito que, apesar de todo o ruído político e do próprio impacto da pandemia, que trouxe maior intervenção estatal naquele momento difícil, a gente teve, sim, o avanço de uma agenda mais liberal e uma redução da participação do Estado na economia”, afirma Rafaela.

“Revogação”

A grande questão agora é saber o que vai acontecer após a posse de Lula. Muitos analistas temem um “revogação” das medidas liberalizantes implementadas ou apoiadas por Guedes no novo governo. Mas, ainda que a intenção de promover uma contrarreforma, manifestada por integrantes do Gabinete de Transição de Lula, transforme-se em tentativa concreta de mudança, a margem de manobra é relativamente pequena.

“Vai ser mais difícil voltar atrás agora, por mais que a esquerda queira. Vai querer voltar com imposto sindical? Vai ter que passar pelo Congresso. Vai querer acabar com autonomia do Banco Central? Vai ter que passar pelo Congresso. Vai querer acabar com o teto? Vai ter que passar pelo Congresso”, diz José Márcio de Camargo.

“Acredito que a sociedade, os empresários, vão ser muito resistentes a retrocessos”, reforça Rafaela. “O setor privado ocupou um espaço na economia que foi deixado pela menor intervenção do Estado, e eles não vão querer abrir mão disso agora.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2022

‘PRÉVIA’ DO PIB DO BANCO CENTRAL INDICA QUEDA DE 0,05% NA ECONOMIA EM OUTUBRO

IBC-Br é utilizado como parâmetro para avaliar o ritmo da economia brasileira ao longo dos meses
Por Thais Barcellos

BRASÍLIA - A economia brasileira iniciou o quarto trimestre de 2022 em queda, conforme o Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br). O indicador de outubro caiu 0,05%, considerando a série livre de efeitos sazonais (uma compensação para comparar meses diferentes).

De setembro para outubro, o índice de atividade calculado pelo BC passou de 144,57 pontos para 144,50 pontos na série dessazonalizada. Olhando para trás, esse patamar é o menor desde junho, quando o indicador atingiu 143,47 pontos.

O resultado do IBC-Br no décimo mês de 2022 ficou dentro do intervalo das estimativas do mercado financeiro coletadas pelo Estadão/Broadcast, que iam de queda de 0,20% a alta de 0,60%, mas bem aquém da mediana positiva de 0,30%.

Na comparação entre os meses de outubro de 2022 e de 2021, houve crescimento de 3,68% na série sem ajustes sazonais. Esta série registrou 143,56 pontos no décimo mês do ano, o melhor desempenho para o período desde 2014 (149,7 pontos).

Conhecido como uma espécie de “prévia do BC” para o Produto Interno Bruto (PIB), o IBC-Br serve mais precisamente como parâmetro para avaliar o ritmo da economia brasileira ao longo dos meses. A projeção atual do BC para a atividade doméstica em 2022 é de crescimento de 2,7%, conforme o Relatório Trimestral de Inflação (RTI) de setembro.



No acumulado de janeiro a outubro deste ano, ainda segundo o Banco Central, o nível de atividade da economia brasileira registrou expansão de 3,41% (sem ajuste sazonal).

De acordo com o Banco Central, o indicador apresentou crescimento de 3,13% em 12 meses até outubro. Nesse caso, o índice também foi calculado sem ajuste sazonal.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2022

MINISTÉRIO DO TRABALHO CHAMA SETOR E DEVE DISCUTIR PONTOS CEGOS DE NOVA LEI DOS VALES

Participantes do PAT, que abrange cartões de alimentação e refeição, foram convocados para o encontro

Por Matheus Piovesana

Coluna do Broadcast - Bastidores do mundo dos negócios

O Ministério do Trabalho convocou para hoje (14) reunião com os participantes do Programa de Alimentação do Trabalhador (PAT), que abrange cartões de alimentação e refeição. A expectativa do setor é que entrem em pauta dois pontos da nova legislação ainda não regulamentados: a interação entre os diferentes agentes, a chamada interoperabilidade, e a portabilidade dos cartões. As duas regras passam a valer em maio, após 1,5 ano de transição, mas o mercado considera que está em voo cego a respeito de como funcionarão.

Empresas que oferecem os benefícios terão de interagir entre si

A interoperabilidade é o principal ponto de dúvidas. Com as mudanças na lei, as empresas que oferecem os cartões de benefícios terão de interagir entre si, o que permitirá que o cartão emitido por uma seja aceito pelos estabelecimentos parceiros das demais. Entretanto, ainda não está definido quais serão os responsáveis por garantir que essa interação ocorra.

Responsável por interação ainda não está definido

O mecanismo é semelhante ao que o Banco Central implementou no balcão de recebíveis de cartão, e que teve uma série de obstáculos até funcionar a contento. Naquele caso, as registradoras são as responsáveis por fazer a interação acontecer, sob a supervisão do BC. No PAT, que é regulado pelo Ministério do Trabalho, esse agente ainda não está definido. Fontes consideram que a saída mais viável é deixar as empresas como responsáveis.

Segundo o presidente do conselho da Associação Brasileira das Empresas de Benefícios ao Trabalhador (ABBT), Alaor Aguirre, a sinalização é de que o Ministério pretende criar um comitê que, a partir de janeiro - já no novo governo, portanto -, discutirá como a interoperabilidade será feita.

Para setor, mudança prevista com portabilidade é complexa

Outro ponto de implementação incerta é a portabilidade dos vales. A nova lei determina que os trabalhadores que recebem um cartão de suas empresas poderão trocar de emissor, mas o setor considera essa uma mudança complexa, dado que a relação é entre as fornecedoras e os empregadores, que recebem benefícios comerciais na assinatura dos contratos. Procurado, o Ministério do Trabalho não se pronunciou até esta publicação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2022

MUDANÇA NA LEI DAS ESTATAIS LEVA A RISCOS DE CONFLITO DE INTERESSES, DIZ CONSELHEIRO DA PETROBRAS

Para Francisco Petros, se confirmadas as alterações na lei pelo Congresso, a Petrobras ficará 'bastante mais exposta', embora ainda tenha mecanismos internos de defesa

Por Gabriel Vasconcelos

RIO - Francisco Petros, conselheiro de administração da Petrobras, disse ao Estadão/Broadcast que as mudanças na Lei das Estatais aprovadas na terça, 13, na Câmara dos Deputados são um retrocesso inequívoco à gestão dessas empresas.

Especificamente com relação à Petrobras, ele disse que, se confirmadas as alterações na lei pelo Congresso, a companhia fica “bastante mais exposta”, embora ainda possua mecanismos internos de defesa.

“As impressões (sobre a mudança na lei) são péssimas. O Congresso Nacional, a classe política continua sem entender a separação entre a gestão do Estado e a gestão das estatais, que são coisas diferentes”, disse Petros.

A Câmara aprovou alteração de trecho da lei reduzindo de três anos (36 meses) para 30 dias o tempo de quarentena exigido de indicados à administração de estatais que tenham atuado em instância decisória de partido político ou realizado trabalho vinculado a campanhas eleitorais.

Petros afirma que a mudança pode parecer cirúrgica, mas é “extensiva em consequências”.



Mudança na Lei das Estatais já foi aprovada na Câmara dos Deputados Foto: André Dusek / Estadão

“É uma mudança ampla, que permite confusão entre quem exerce papel relevante em campanhas e, imediatamente, na gestão das empresas. Uma confusão que leva a riscos em termos de moralidade pública e conflito de interesses, em face de eventual clientelismo e corrupção”, diz.

Um dos principais artífices da reforma de governança pela qual a Petrobras passou nos últimos anos, Petros considera que a mudança expõe a companhia, mas cita mecanismos internos previstos no estatuto e na estrutura de governança da empresa que podem evitar retrocessos automáticos.

“Ainda há mecanismos internos de defesa (na Petrobras). Para permitir os novos termos da lei, o estatuto da Petrobras teria de ser mudado”, diz.

Na prática, o estatuto da Petrobras replica o antigo texto da Lei das Estatais e há sistemática rigorosa de checagem de nomes indicados a alta administração e diretorias, com preparação de checklists e relatórios sobre integridade e currículo por técnicos da empresa. Esses documentos são encaminhados a comitês do conselho de administração para avaliação e emissão de parecer que, em seguida, são avaliados pelo pleno do colegiado para decisão final.

Embora o PT e o governo eleito neguem ter participado da articulação, que contempla partidos do chamado Centrão, a mudança na lei das estatais abre caminho para a confirmação de indicações como a do ex-ministro e coordenador da campanha de Lula, Aloizio Mercadante ao BNDES e possível indicação do senador Jean Paul Prates à Petrobras.

Petros se negou a comentar ambos os casos para “evitar casuísmos”. “Seria leviano. Para fazer isso, eu precisaria do caso concreto e um dossiê sobre a trajetória recente dessas pessoas, o que não tenho em mãos.”

Nos bastidores, o caso de Mercadante no BNDES é considerado mais grave que o de Prates na Petrobras, uma vez que o senador não ocupou papel central na campanha de Lula. Advogados e

executivos da Petrobras já relativizam eventuais impedimentos a Prates e lembram que o texto da lei sobre isso é vago.

Sobre isso, Petros reconhece que a lei deveria ser aperfeiçoada. “As vedações, por exemplo, deveriam ser mais explícitas e o poder dos intérpretes da lei deveria ser mais respeitado sob pena de inefetividade da lei. Por exemplo, no caso da interpretação dos conflitos de interesse”, diz.

Advogado e economista, Francisco Petros foi indicado para o conselho da Petrobras por acionistas minoritários, sendo um dos dois únicos membros eleitos por fora do voto múltiplo, o que lhe confere maior estabilidade na posição. Como chefe do Comitê de Elegibilidade da Petrobras, ele chegou a votar contra a conformidade do atual presidente da companhia, Caio Paes de Andrade, indicado pelo governo Bolsonaro sem preencher todos os requisitos legais de experiência para o cargo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2022

ROBERTO CAMPOS NETO AFIRMA QUE CONTINUA NO COMANDO DO BC ATÉ 2024

Presidente do Banco Central afirmou que a autoridade monetária tem autonomia e que completará o seu mandato

Por Thais Barcellos e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - Questionado na terça-feira, 13, se a mudança de governo pode alterar projetos digitais tocados pelo Banco Central, o presidente da autoridade monetária, Roberto Campos Neto, repetiu que a instituição tem autonomia e confirmou que deve continuar à frente do BC até o fim do seu mandato em 2024.

Segundo ele, a agenda de inovação não deve mudar com a posse do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), mas citou brevemente, sem dar detalhes, que acha que “outras partes” podem ter “mais adaptações”.

“O Banco Central tem autonomia. Eu fico no cargo mais dois anos. Grande parte dos projetos do BC não é de um presidente ou de uma equipe, é da instituição. Eu peguei um legado muito bom do meu antecessor, que construiu vários caminhos, várias pontes”, afirmou, em evento organizado pelo Poder360 e PicPay.

Ele afirmou que a agenda de inovação do BC foi adotada pelos funcionários da autarquia e vai continuar independentemente de quem estiver no governo, considerando também que a digitalização é exponencial e que “não podemos perder esse caminho”.

“Acho que, na outra parte, pode haver mais adaptações. Nessa parte, na visualização do que é o futuro financeiro, vejo que é um pouco independente. Minha resposta é de que não vai mudar [com o novo governo]. Precisamos de melhorias”, disse, sem detalhar quais seriam as adaptações e em que partes relacionadas ao BC.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2022

GOVERNO LULA AVALIA DIVIDIR MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA EM DUAS PASTAS

Ideia foi debatida pelo grupo técnico que analisou a área; um ministério ficaria responsável pela gestão de rodovias e ferrovias, enquanto outro assumiria a gestão de portos, aeroportos e hidrovias
Por André Borges

BRASÍLIA - A equipe de transição do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) avalia dividir o atual Ministério da Infraestrutura em duas Pastas. O Estadão apurou que a ideia foi debatida pelo

grupo técnico que analisou a área. Um ministério ficaria responsável pela gestão de rodovias e ferrovias, enquanto outro assumiria a gestão de portos, aeroportos e hidrovias.

O plano de criar um “superministério”, como passou a ser chamado o atual Ministério da Infraestrutura, foi encampado pelo governo Jair Bolsonaro (PL), que aglutinou, dentro do que era o antigo Ministério dos Transportes, outras áreas que tinham gestões distintas, com a Secretaria de Portos e a Secretaria de Aviação Civil.



A avaliação do governo eleito é de que essa estrutura, na realidade, tratou apenas de centralizar temas complexos dentro de um único ministério, sem efeitos práticos para reduzir custos da máquina pública.

Trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, que pretende ligar as cidades de Ilhéus e Caetité, na Bahia

A cúpula do governo Lula ainda discute a estrutura final da área e não há nomes definidos para os dois novos ministérios que seriam criados a partir do Ministério da Infraestrutura. A tendência mais forte, porém, é de que essa divisão, de fato, se consolide, segundo uma fonte da alta cúpula do governo.

Alguns nomes despontam como favoritos para assumirem as novas pastas e secretarias. O senador Alexandre Silveira (PSD-MG) está entre os mais cotados, além da ex-ministra Miriam Belchior.

O Ministério da Infraestrutura está no centro das disputas políticas do governo, principalmente por concentrar grande parte das obras públicas, concessões à iniciativa privada e um dos maiores orçamentos da União. É no MInfra que são negociados, por exemplo, os recursos para o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), para cuidar das rodovias do País.

A força política do ministério se confirmou neste ano, com a eleição do então ministro Tarcísio de Freitas para o governo de São Paulo. Durante as eleições, Tarcísio explorou a imagem de “executor de obras” de Bolsonaro e de pessoa de perfil técnico e menos político. Na prática, porém, é grande a pressão de todas as legendas para controlar a área de infraestrutura, um setor que já foi tido como um “feudo” do antigo PR, hoje PL, partido do presidente Jair Bolsonaro, controlado por Valdemar Costa Neto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/12/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

ULTRAPAR DIVULGA PLANO DE INVESTIMENTOS DE R\$ 2,2 BILHÕES PARA 2023

Desse valor, R\$ 1 bilhão será destinado a expansão e os outros R\$ 1,2 bilhão serão para manutenção e outros investimentos

Por Ana Beatriz Bartolo, Valor — São Paulo

O conselho de administração da Ultrapar aprovou o plano de investimentos para 2023 no valor total de R\$ 2,2 bilhões, montante superior aos investimentos realizados nos últimos cinco anos, segundo comunicado divulgado pela companhia.

Desse valor, R\$ 1 bilhão será destinado a expansão e os outros R\$ 1,2 bilhão serão para manutenção e outros investimentos. O plano apresentado não inclui valores para possíveis aquisições.



Ultrapar, dona dos postos Ipiranga — Foto: Divulgação | CBAC

A Ipiranga ficará com R\$ 1,4 bilhão do montante total, incluindo financiamentos a clientes e líquidos de recebimentos. Segundo a companhia, esse orçamento será destinado principalmente ao embandeiramento de postos com maior galonagem e, em menor grau, à ampliação de capacidade e infraestrutura logística em bases já existentes.

Já a Ultragaz ficará com R\$ 428 milhões, voltados para a contínua captura de novos clientes no segmento granel, na revitalização e abertura de revendas, e em projetos de otimização da infraestrutura de armazenagem e de diversificação energética.

Os investimentos na Ultracargo alcançarão R\$ 317 milhões, que serão o focados na continuidade da expansão da área IQ13 no porto de Itaquí, que teve a concessão obtida em 2021, na outorga do terminal de Vila do Conde (PA), e na aquisição de terreno para construção de ramal ferroviário em Santos.

Por fim, uma parcela de R\$ 61 milhões será destinada a outros projetos da Ultrapar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2022

COMMODITIES: BOM FLUXO DE COMÉRCIO NO MAR NEGRO PRESSIONA TRIGO EM CHICAGO

Milho também recuou; soja fechou o dia em leve alta

Por Fernanda Pressinott e Paulo Santos, Valor — São Paulo

O bom andamento das exportações de trigo pelo corredor de embarques no Mar Negro pressionou mais uma vez os preços do cereal, que caíram pelo segundo dia consecutivo na bolsa de Chicago. Os contratos do trigo para março, os mais negociados, recuaram 0,20% a US\$ 7,4925 por bushel.



Colheita de trigo na Ucrânia — Foto: Julia Kochetova/Bloomberg

A Ucrânia retomou suas exportações no Mar Negro após um dia de interrupção. Ataques russos à infraestrutura ucraniana no último fim de semana levaram à interrupção dos embarques. Nove embarcações transportando produtos agrícolas deixaram o porto de Odessa ontem, segundo a Organização das Nações Unidas (ONU).

O adido agrícola do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) em Kiev elevou suas projeções de exportação da Ucrânia de 13,9 milhões para 20,2 milhões de toneladas na safra 2022/23.

Os preços do trigo também foram pressionados pela chegada de chuvas a áreas produtoras de cereal vermelho duro de inverno nos EUA, disse o Commodity Weather Group, em relatório.

Milho

Sob indícios de retração da demanda nos EUA, o milho caiu. Os contratos do cereal para março do ano que vem fecharam o dia em baixa de 0,46%, a US\$ 6,5050 por bushel.

A queda na produção de etanol nos EUA tem reflexos sobre o mercado do grão, que é a principal matéria-prima do biocombustível no país. Hoje, a Administração de Informações de Energia (EIA, na sigla em inglês) disse que a produção americana de etanol foi de 1,061 milhão de barris por dia, em média, na semana encerrada em 9 de dezembro, um recuo de 1,4% em relação à semana anterior. Analistas consultados pela Dow Jones Newswires previam média de 1,077 milhão de barris por dia. A normalização dos embarques de grãos no Mar Negro também foi um elemento de pressão no mercado do milho.

Soja

Os preços da soja fecharam o dia em leve alta. Os contratos futuros para janeiro, os mais negociados, subiram 0,17%, a US\$ 14,8225 por bushel, e os papéis para março avançaram 0,03%, a US\$ 14,85 por bushel.

Apesar do bom andamento da safra no Brasil, o mercado ainda tem dúvidas sobre o tamanho da produção de soja na Argentina, onde o clima está mais seco do que o normal em algumas áreas.

“Com o fim do plantio se aproximando, o mercado se questiona quantos hectares os agricultores argentinos irão semear”, disse a AgResource, em nota. Segundo a empresa, se o tempo continuar seco no país, os agricultores podem optar por plantar mais milho em vez de soja no restante da temporada 2022/23.

A flexibilização da política de “covid zero” na China, anunciada recentemente, deve impulsionar a demanda pela soja dos EUA, o que também oferece suporte às cotações, segundo João Pedro Lopes, analista de inteligência de mercado da StoneX.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2022

CRISE ENERGÉTICA DEVE PIORAR COM REABERTURA DA CHINA

Reabertura deve aumentar a demanda por gás natural do maior importador global

Por Bloomberg

O fim da política covid zero na China deve aumentar a demanda por gás natural do maior importador mundial e reduzir o fornecimento para a Europa e outras nações asiáticas.

A petrolífera estatal Cnooc pretende assegurar mais embarques de GNL para o ano que vem. O retorno ao mercado de um dos maiores compradores segue um período de demanda moderada devido a restrições contra o vírus que suprimiram a atividade econômica, e pode ser o prenúncio de uma retomada mais ampla das importações.

O movimento de Pequim para reabrir a economia e conviver com a covid-19 levou ao fim da maioria das restrições nas últimas semanas. Se não for revertida com o aumento de casos, a reabertura aumentará o desafio para a Europa, que após o inverno que começa este mês, chegará ao inverno de 2023 para 24 com pouco ou nenhum gás russo.

As importações chinesas provavelmente serão 7% maiores em 2023 do que neste ano, de acordo com Wang Zhen, presidente do Instituto de Economia de Energia da Cnooc.

Por enquanto, a demanda industrial ainda é fraca. Muitas fábricas enviarão trabalhadores para casa mais cedo do que o normal para os feriados do Ano Novo Lunar, enquanto a produção local e fluxos de gasodutos russos sobem.



Mas já há sinais de que a China precisará aumentar as compras de GNL para se preparar para o próximo ano. Os estoques nos portos do norte estão se esgotando mais rápido do que o normal em meio ao clima frio e caíram para um nível de médio a baixo, de acordo com o grupo de pesquisa da ENN Energy. Os preços domésticos de GNL estão em alta.

Gas natural gasoduto chama combustível — Foto: Pixabay

Para piorar a situação, uma queda no fornecimento de gás canalizado da Ásia Central significa que a China pode ter que depender mais do GNL marítimo para atender ao aumento previsto na demanda. Isso colocará as empresas estatais de energia em competição direta com a Europa pelos embarques de grandes fornecedores como EUA e Catar.

Rivais na Ásia, incluindo Japão, também devem adquirir mais GNL a partir de fevereiro, já que o clima mais frio deve drenar os estoques.

Isso pode tornar ainda mais difícil para os países em desenvolvimento garantir o abastecimento de usinas termelétricas e pode aumentar a frequência de apagões em lugares como Paquistão, Bangladesh e Filipinas. (Colaborou Dan Murtaugh)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2022

SETOR PÚBLICO BUSCA SOLUÇÕES DE ILUMINAÇÃO E MOBILIDADE

Pauta ESG também aponta para demanda maior por sensoriamento climático

Por Carmen Nery — Para o Valor, do Rio



Maria Teresa Lima, da Embratel: para os projetos darem certo, os entes públicos precisam migrar para a nuvem — Foto: Wenderson Araujo/Divulgação

Puxado pelos projetos de iluminação pública, o uso de IoT avança no setor público em diversas aplicações. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) já estruturou projetos de concessão e PPPs de iluminação pública em nove prefeituras de cinco Estados - Canoas e Caxias do Sul (RS); Caruaru, Jaboatão e Petrolina (PE); Curitiba (PR); Joinville (SC); Vila Velha e Vitória (ES). Ainda que nem todas já contemplem IoT, potencialmente podem evoluir na tecnologia.

O uso de IoT no setor público tem implicado a integração de diferentes verticais: TI (IoT e analytics), energia (iluminação e monitoramento) e telecomunicações (conectividade de redes NB-IoT e sensoriamento). Diego Aguiar, diretor de operações da Telefônica Tech, explica que big data e IoT são tecnologias que operam de forma integrada. “O big data entra para dar uma camada de inteligência para os dados, possibilitando a criação de insights relevantes.”

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL, atual Infra S.A., após junção da Valec) utiliza solução de mobilidade urbana da Vivo, cujos insights farão parte do Plano Nacional de Logística de 2025 a 2035, a fim de definir investimentos para manutenção e construção de estradas, hidrovias, ferrovias e desenvolvimento de aeroportos e portos. A solução permite monitorar a dispersão de pessoas entre Estados, distritos, municípios ou bairros, bem como os deslocamentos, tendo por base a captação de informações da rede celular.

“Trata-se do maior projeto de mobilidade do país, devido ao volume de dados anonimizados, agregados, extrapolados e processados a partir da rede de quase 100 milhões de acessos móveis no país”, diz Aguiar.

Na avaliação de Maria Teresa Lima, diretora-executiva da Embratel para governo, para os projetos darem certo, os entes públicos precisam migrar para a nuvem, que vai garantir capacidade e segurança. Além da vertical dedicada, a operadora conta com hub e laboratório de inovação visando a criar um ecossistema de soluções para cidades. A empresa fez um levantamento de demanda junto a 300 municípios, num total de 108 milhões de habitantes.

Lima diz que muitos ainda estão aperfeiçoando a forma de se comunicar com o cidadão, mas há conectividade e interesse dos habitantes. “Fizemos prova de conceito (PoC) de iluminação inteligente e telegestão com as redes NB-IoT da Claro em Vitória (ES); e, em Mauá (SP), já temos mil postes conectados. Para uma concessionária de água, fizemos PoC de monitoramento IoT para identificar e evitar perdas, que chegam a 40% no saneamento do país. Como o setor tem metas a cumprir, esse mercado vai explodir. Além disso, a pauta ESG chama a atenção dos gestores, e temos desenvolvido soluções de sensoriamento climático.”

Em Petrolina, a Engie venceu a concessão da PPP de iluminação pública e contratou a TIM para implementar uma rede NB-IoT para a gestão de iluminação, com dimerização e telegestão do novo parque de 5.000 luminárias inteligentes instaladas em todos os bairros.

Fabio Avellar, diretor de receitas da TIM, diz que a demanda do setor é crescente porque o IoT traz eficiência e racionalização do orçamento público. A TIM tem vertical para o setor e afirma deter as maiores coberturas móvel e da rede NB-IoT, sem falar nas oportunidades que serão abertas com o 5G especialmente em cidades como Rio de Janeiro, Curitiba, São Paulo, Brasília e Recife, onde há rede em 100% dos bairros.

“Em junho, fechamos outra parceria com a Enel X, o governo do Estado do Rio de Janeiro e a Leonardo, empresa de tecnologia italiana, para desenvolver um laboratório vivo de soluções urbanas em diferentes municípios do Estado. Em Curitiba, estamos negociando o desenvolvimento de aplicações inovadoras em 5G”, diz Avellar.

Cris Alessi, presidente da Agência Curitiba de Desenvolvimento e Inovação, diz que a cidade já é um laboratório de inovação mesmo com redes 4G, Wi-Fi e fibra óptica. As inovações foram intensificadas a partir de 2017, com a estratégia de cidades inteligentes definida no projeto Vale do Pinhão. O projeto Muralha Digital, implementado em 2020, com câmeras inteligentes e centro de comando e controle 24 x 7, já reduziu em 40% a ocorrência de crimes, inclusive com botão de pânico para mulheres e monitoramento de trânsito.

As soluções incluem ainda monitoramento climático para prevenção de desastres e monitor de ruídos nas ruas, que já detectou mais de mil ocorrências de excesso de barulho. “Em 2019, implementamos estacionamento inteligente com geolocalização e pagamento por aplicativo. O Wi-Fi Curitiba já tem mais de 300 pontos de acesso públicos gratuitos e mais de 1 milhão de usuários. A iluminação inteligente ganhará impulso após a definição da PPP vencida pela Engie”, afirma Alessi.

CURY CHEGA A R\$ 2 BILHÕES LANÇADOS NO PORTO DO RIO

Incorporadora terá no 1º tri seu sétimo projeto na região do Porto Maravilha

Por Ana Luiza Tieghi — De São Paulo



Leonardo Mesquita, vice-presidente comercial da Cury, aposta na transformação da região portuária carioca em bairro residencial com os projetos da empresa — Foto: Silvia Zamboni/Valor

A incorporadora Cury prepara para o primeiro trimestre de 2023 seu sétimo lançamento na região portuária do Rio de Janeiro, conhecida

como Porto Maravilha, desde junho de 2021, quando começou a fila de projetos no local com o Rio Wonder.

O empreendimento Epicentro terá valor geral de venda (VGV) de R\$ 400 milhões, com 954 unidades de 32 a 70 metros quadrados. Com o prédio, a Cury vai chegar a R\$ 2 bilhões em VGV lançado no local.

Como explica Leonardo Mesquita, vice-presidente comercial, a região portuária foi pensada inicialmente para abrigar grandes projetos corporativos e hoteleiros, mas crises econômicas, principalmente depois das Olimpíadas de 2016, fizeram com que a maior parte deles não fosse realizado.

“Hoje você tem mais movimento de carros ali, pela saída e entrada do Centro, mas não tem movimento de pessoas, e conseguimos emplacar todo esse volume de residência”, diz Mesquita.

É um bairro ainda em formação, do ponto de vista de moradias, mas que conta com infraestrutura por estar em uma porção central da cidade. “Tinha virado uma área de depósito, havia os galpões das escolas de samba, que depois foram para a Cidade do Samba. Hoje a maioria dos terrenos é estacionamento de ônibus”, afirma. A rodoviária Novo Rio fica na região.

Em alguns anos, a área deve se transformar. Só a Cury já tem 3.167 unidades lançadas ali, das quais 2.800 estão vendidas, conta Mesquita. A empresa calcula que cerca de 14 mil pessoas devem morar nesses empreendimentos.

A incorporadora ainda tem um banco de terrenos de R\$ 1 bilhão em VGV para a área portuária e o Centro da capital fluminense. “Vai depender da absorção do mercado, mas a ideia é continuar expandindo essa região e deixando com cara de bairro”, afirma o executivo.

Pensando nas pessoas que vão viver nos empreendimentos, a incorporadora incluiu no Epicentro uma galeria comercial com 2.600 m2. A Cury terá um parceiro para operar o espaço, mas isso ainda não foi definido. Em São Paulo, a incorporadora trabalha com a HBR Realty, que atua na capital paulista e região metropolitana.

Quando começou a lançar na região portuária, no ano passado, o preço médio das unidades dos empreendimentos da Cury partia de R\$ 250 mil, chegando a R\$ 400 mil. Conforme novos projetos surgiram, a companhia elevou gradativamente o preço. Para o Epicentro, as unidades custarão entre R\$ 300 mil e R\$ 700 mil, com foco no público de renda média, e não se encaixarão no programa habitacional federal - Casa Verde e Amarela ou Minha Casa, Minha Vida.

Além da região portuária e do Centro carioca, a Cury constrói na Zona Oeste, principal área de expansão imobiliária na cidade, por ter mais terrenos disponíveis, e na Zona Norte. Também tem

projetos em Niterói, um deles para ser lançado no primeiro trimestre, depois do Epicentro, diz Mesquita.

Na apresentação dos resultados do 3º trimestre, Fabio Cury, presidente da incorporadora, afirmou que a empresa teria a estratégia de concentrar lançamentos nos primeiros três meses de 2023, deixando menos projetos para o trimestre atual, conturbado por eleições, Copa do Mundo e festas de final de ano. Segundo Cury, a empresa vai chegar perto de R\$ 1 bilhão em lançamentos de janeiro a março.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2022

TAG E GNA ASSINAM ACORDO PARA CONECTAR PORTO DO AÇU POR MEIO DE GASODUTO

Se concluído, projeto poderá viabilizar a integração logística do parque de geração de energia termelétrica da GNA, no Porto do Açu, à rede de transporte de gás natural da TAG

Por Gabriela Rudy, Valor — Rio



Gás Natural Açu (GNA) — Foto: Divulgação/GNA

A Transportadora Associada de Gás (TAG) assinou um termo de compromisso com a Gás Natural Açu (GNA) para desenvolver estudos de viabilidade para o gasoduto Goytacazes (Gasog). A infraestrutura pode viabilizar a integração logística do parque de geração de energia termelétrica da GNA, no Porto do Açu em São João da Barra (RJ), à rede de transporte de gás

natural da TAG.

A TAG será responsável pelos estudos técnicos e de viabilidade do projeto, que inclui um gasoduto bidirecional de 45 quilômetros, com capacidade para receber até 10 milhões de metros cúbicos por dia (m³/dia) de gás natural e entregar ao complexo portuário até 12 milhões de m³/dia, com capacidade para futuras expansões até 18 milhões de m³/dia.

O objetivo é conectar o parque de geração de energia elétrica a gás da GNA ao gasoduto Cabiúnas-Vitória (Gascav).

Os estudos vão analisar a viabilidade de construção do duto, que pode receber gás da unidade flutuante de armazenamento e regaseificação (FSRU, na sigla em inglês), atracada ao terminal de GNL no Porto do Açu. Em nota, as companhias afirmaram que, se implantado, o projeto pode favorecer o desenvolvimento de indústrias no norte fluminense.

“A potencial conexão de nosso projeto à malha de gasodutos nacional possibilitará a criação de novas oportunidades de negócios a partir do gás natural e a consolidação de nosso ‘hub’ de gás e energia no Porto do Açu”, disse em nota o presidente da GNA, Bernardo Perseke.

Com a assinatura do acordo, a TAG inicia os estudos, que serão depois submetidos à análise e aprovação da Agência Nacional do Petróleo (ANP).

“Este projeto representa um importante avanço no processo de abertura e expansão do mercado de gás natural no Brasil, conectando uma nova fonte de abastecimento e de consumo e à rede da TAG, trazendo mais liquidez, flexibilidade e competitividade ao mercado de gás e segurança de suprimento ao setor elétrico”, disse o presidente da TAG, Gustavo Labanca.

A TAG tem uma malha de 4.500 quilômetros de dutos e é controlada pela Engie e pelo fundo canadense Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). As companhias assumiram o controle da transportadora em 2019, após arrematarem o ativo no processo de desinvestimentos da Petrobras.

Já a GNA opera o parque termelétrico no Porto do Açu e é uma parceria entre a Prumo, responsável pelo porto, BP, Siemens e a chinesa SPIC.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/12/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

RECEITA FEDERAL E POLÍCIA FEDERAL EFETUAM AÇÃO CONJUNTA DE COMBATE AO TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGAS NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14/12/2022 - 16:59



Droga estava oculta em estrutura de um contêiner refrigerado

Nesta quarta-feira (14), Receita Federal e Polícia Federal realizaram ação conjunta que culminou na apreensão de cerca de 26 kg de cocaína no Porto de Santos.

A droga não estava escondida em meio à carga, mas sim na estrutura do contêiner, na área reservada aos componentes para refrigeração. A unidade de carga

continha 25 toneladas de carne de frango congelada e tinha como destino o porto de Roterdã, na Holanda.

O contêiner foi selecionado pela Área de Gestão de Riscos da Receita Federal, com análise das operações de exportação e inspeção não intrusiva por imagens de escâner, em função do seu poder alfandegário no porto.

O entorpecente foi apreendido pela Polícia Federal, que realizou perícia no local dos fatos, a fim de subsidiar a investigação a ser conduzida em inquérito policial.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2022

ARTIGO - GERENCIAMENTO DAS DOCAGENS E REPARO - UMA VISÃO DE NEGÓCIO

Por José Luiz Moore Lustosa ESTUDO E PESQUISA 14/12/2022 - 16:41



A variedade de interesses, complexidade crescente das instalações, quantidade de atividades a serem desenvolvidas durante os períodos de parada das unidades e a pressão comercial para minimizar o tempo fora de contrato obriga a atividade de reparo naval a se inserir no ambiente do negócio e contemplar, além das demandas técnicas e operacionais, os variados requisitos contratuais e comerciais.

O sucesso na realização de reparos programados ou não, nesse contexto mais amplo, vai além do simples

atendimento de uma lista de tarefas previamente acordada. O gerenciamento das docagens de forma estruturada passou a ser visto como um diferencial competitivo, e decisivo no desempenho das empresas.

As paradas de manutenção apesar de necessárias, representam uma interrupção nas operações e, portanto, devem ser otimizadas.

Assim, a implementação de técnicas de gestão nas docagens e reparos se apresenta como opção agregadora de conhecimento assegurando o atendimento das necessidades das partes interessadas na operação da unidade.

Este artigo tem como objetivo apresentar a aplicabilidade das práticas de gerenciamento de projetos, na reparação naval em especial nas docagens.

José Luiz Moore Lustosa José Luiz Moore Lustosa é Oficial da Marinha Mercante

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2022

BUREAU VERITAS INAUGURA LABORATÓRIO PETROQUÍMICO EM FORTALEZA

Da Redação OFFSHORE 14/12/2022 - 14:44



Nova unidade do Grupo no polo cearense será responsável por inspecionar e certificar as importações e exportações de combustíveis, metais e minerais para os mercados brasileiro, americano, europeu e asiático

O Bureau Veritas inaugura laboratório de OPM (do inglês Oil, Petrochemicals and Minerals) em Fortaleza, Ceará. A nova unidade tem como objetivo garantir a qualidade de produtos derivados do petróleo, além de inspecionar o volume de cargas importadas e exportadas pelo Brasil e países da América do Norte, Europa e Ásia. No primeiro semestre, os volumes de gasolina e diesel vendidos pelas distribuidoras de combustíveis do Ceará superaram os níveis de 2019 a 2021, com mais de 576,7 mil metros cúbicos. Apesar da alta nos preços do estado, o consumo de gasolina teve um aumento de 5,8% e o diesel registrou alta de 0,38% em relação ao ano de 2021.

“O laboratório de Fortaleza vem ao encontro de uma demanda crescente na região por maior eficiência nas análises e inspeções, otimizando o fluxo das cargas que entram e saem pelo Porto de Fortaleza e Porto do Pecém”, diz Guilherme Cauduro, diretor executivo de Agronegócios & Commodities do Bureau Veritas.

O novo Laboratório de OPM do Bureau Veritas realiza ensaios de alta precisão e testes laboratoriais para garantir que o produto esteja em conformidade com os parâmetros nacionais e internacionais. O Grupo certifica, por amostragem, a qualidade de combustíveis, como diesel, gasolina, etanol, biodiesel, gás liquefeito de petróleo (GLP) de acordo com as exigências da ANP e de minerais, como ferro, manganês, alumínio, e até metais preciosos como ouro, prata e platina. A unidade de Fortaleza funcionará ininterruptamente no bairro Mucuripe, polo petroquímico da capital cearense, auxiliando empresas nacionais e internacionais do setor de petróleo, petroquímicos, minerais e produtos siderúrgicos no controle de qualidade e volume de carga importado ou exportado.

O Bureau Veritas possui mais oito laboratórios de OPM próximos aos principais portos do Maranhão, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Paranaguá, Espírito Santo e Pará. Somente no primeiro semestre de 2022, foram analisadas mais de 6.000 amostras, certificadas e inspecionadas para redução de riscos e aumento da confiabilidade na cadeia produtiva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2022

ANTAQ DÁ POSSE A 3 NOVOS DIRETORES E PREENCHE CADEIRAS VAGAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14/12/2022 - 10:59

Alber Furtado de Vasconcelos Neto e Caio César Farias Leôncio foram nomeados no Diário Oficial. Com Wilson Pereira de Lima Filho, nomeado em novembro para vaga aberta após fim do mandato de Adalberto Tokarski, autarquia passa a ter 5 diretores. Cerimônia de posse dos três ocorrerá nesta quarta-feira (14)

O governo nomeou Alber Furtado de Vasconcelos Neto e Caio César Farias Leôncio para ocupar as duas vagas adicionais para a diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários. As nomeações foram publicadas no Diário Oficial desta quarta-feira (14), um dia após a regulamentação que saiu em edição extraordinária do informativo, regulamentando as novas cadeiras na diretoria da autarquia. De acordo com a publicação, Vasconcelos Neto terá mandato de quatro anos, enquanto o tempo de Leôncio no posto é de cinco anos. No último dia 30 de novembro já havia sido publicada a nomeação do almirante Wilson Pereira de Lima Filho para ocupar a cadeira que vem sendo ocupada interinamente desde fevereiro após o encerramento do mandato de Adalberto Tokarski. A Antaq agora passará a ter cinco diretores, se igualando ao número do colegiado de outras agências reguladoras. A posse dos três está marcada para hoje.



221123-sabatina-ci-aprovacao-plenario-diretores-antaq-agencia-senado.jpg

No último dia 23 de novembro, o plenário do Senado aprovou, por ampla maioria, os três nomes dos indicados pelo governo para as vagas abertas na diretoria da Antaq, após sabatina na Comissão de Infraestrutura da casa. Vasconcelos e Leôncio foram indicados para as duas vagas adicionais criadas pela Lei 14.465/2022 que ampliou, de três para cinco, o número de diretores da agência reguladora. Atualmente, a autarquia conta com uma cadeira de

diretor-geral, ocupada por Eduardo Nery, uma ocupada pela diretora Flávia Takafashi e outra que ficou vaga em setembro e vem sendo ocupada interinamente.

A Lei 14.465/2022, publicada no último dia 10 de novembro, teve origem na medida provisória (MP) 1.120/2022, aprovada pelo Congresso em outubro. O texto, sancionado sem vetos, prevê um diretor-geral e quatro diretores, que ocuparão as funções durante quatro e cinco anos, respectivamente. Também foram criados outros oito cargos comissionados de assessoria e 89 cargos comissionados técnicos. Segundo o texto aprovado, a transformação dos cargos produzirá efeitos somente a partir da entrada em vigor do decreto de alteração do regulamento da agência.

A nomeação para as duas novas vagas dependia da regulamentação, que saiu em edição extraordinária do Diário Oficial na terça-feira (13), por meio do decreto 11.284/2022, que altera o decreto 4.122/2002 para incorporar à estrutura da Antaq o acréscimo de diretorias e de cargos em comissão previstos na Lei 14.465/2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2022

PROCESSO DA DESESTATIZAÇÃO DEVE RETORNAR AO PLENÁRIO DO TCU NO 1º TRIMESTRE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13/12/2022 - 22:57

Recesso do tribunal compreenderá período de 19 de dezembro de 2022 a 16 de janeiro de 2023, o que deverá alargar prazo para retomada do julgamento sobre modelo de gestão do Porto de Santos

Após os pedidos de vistas de três ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) para melhor avaliar o processo sobre a desestatização do Porto de Santos (SP), a expectativa é que o tema retorne à votação no plenário da Corte de Contas somente no primeiro trimestre de 2023. Os pedidos de vista solicitados, que inicialmente seriam de 60 dias, foram reduzidos para 45 dias em comum acordo entre os ministros na sessão plenária extraordinária realizada nesta terça-feira (13). O prazo, como lembrou o relator durante a sessão, não é contabilizado no período de recesso.



Arquivo/Divulgação

Eduardo Lopes, especialista em Direito Público e Infraestrutura, explicou que a portaria 162/2022 do TCU prevê que o recesso do tribunal, relativo a 2022-2023, compreenderá o período de 19 de dezembro de 2022 a 16 de janeiro de 2023, o que deverá alargar ainda mais o prazo para a retomada deste julgamento.

Dantas assumiu interinamente a presidência da corte em 25 de julho, depois da aposentadoria da ministra Ana Arraes. Como a aposentadoria da ministra, que seria a 'herdeira' dos processos de relatoria de Dantas, o acervo do ministro aguardará a nomeação de um novo magistrado para o TCU pela Câmara dos Deputados. Contudo, este processo poderá ser retomado o julgamento após o período de vistas solicitado.

“Em virtude do voto antecipado do ministro Bruno Dantas, entendo que o processo poderá retomar o julgamento sem a necessidade de redistribuição. Os demais processos do acervo de Bruno Dantas serão transferidos para o futuro indicado ao TCU”, analisou Lopes, que atua na Fenelon Advogados. Ele explicou à Portos e Navios que, ao se dar prosseguimento à votação, serão computados os votos já proferidos pelos ministros ou ministros-substitutos convocados, ainda que não compareçam, não mais componham o órgão julgador ou tenham deixado o exercício do cargo.

O julgamento do processo de acompanhamento da desestatização do Porto de Santos pelo TCU foi iniciado na sessão desta terça-feira (13). O ministro-relator do processo, apresentou voto pela aprovação da modelagem proposta pelo Ministério da Infraestrutura, apesar de reconhecer que a análise dos documentos demanda alguns pontos de atenção. Para Dantas, apesar da modelagem escolhida pelo executivo estar dentro de sua esfera de discricionariedade, existem questões regulatórias que devem ser observadas com bastante atenção. Após a leitura do voto, os ministros Walton Alencar Rodrigues, Benjamin Zymler e Vital do Rêgo pediram vista dos autos.

Para o advogado Gilberto Gomes, com o pedido de vista realizado pelos três ministros pelo período de 45 dias, o processo somente deve ser reincluído em pauta no final de janeiro de 2023. Ele acredita que a inclusão do processo na última sessão do ano pode, inclusive, ter se dado por ser a última oportunidade do ministro Bruno Dantas relatar o processo e ter seu voto contado. “A partir do ano que vem, com sua eleição à presidência, ele teria seu acervo redistribuído, o que poderia causar perda do trabalho já realizado em sua relatoria. Com o seu voto computado, não há necessidade de nova redistribuição – que só ocorrerá caso haja outra proposta vencedora”, observa Gomes, sócio do Piquet, Magaldi e Guedes Advogados e que atua na área de controles sobre contratações públicas.

O relatório da Secretaria de Infraestrutura de Portos e Ferrovias (Seinfra-TCU) já havia sinalizado diversos pontos de atenção e a necessidade de aprofundamento de estudos, sobretudo relacionados ao túnel Santos-Guarujá. Seguindo este direcionamento, a avaliação da consultoria Leggio é que os ministros solicitaram vistas ao processo que, agora, só será apreciado novamente no dia 27 de fevereiro – por conta do recesso de fim de ano.

Com o adiamento, a tendência é que o projeto seja remodelado para seguir as diretrizes do novo governo. De acordo com Camila Affonso, sócia da Leggio, é crucial para o desenvolvimento do Brasil que o planejamento de infraestrutura seja mantido no longo prazo e que os principais projetos estruturantes do país sejam calcados em estudos técnicos robustos e aprofundados. “A avaliação do TCU no sentido da revisão e do aprofundamento tem fundamento. A leitura disso pelo mercado, no entanto, pode não ser positiva, sobretudo para investidores que tenham interesse em seguir com o investimento e podem frustrar-se com o ‘vai-e-vem’ do processo na esfera governamental”, comentou Camila.

A Leggio avalia que, apesar de ter durado menos de 30 minutos, a apreciação do tema no plenário do TCU foi marcada por posicionamentos fortes. A consultoria cita o ministro-relator Bruno Dantas, que pontuou sobre sua preocupação com o potencial abuso de posição dominante a partir da participação de armadores no leilão do novo terminal STS-10. Ele determinou que, previamente à publicação do edital, o Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) elaborem uma regulação robusta sobre o tema.

A consultoria também destacou que o relator sinalizou que sequer houve uma primeira avaliação do modelo de privatização adotado no único porto desestatizado do país, o Porto de Vitória. Neste sentido, Dantas recomendou que o Minfra promova antes a privatização de autoridades portuárias de portos menos estratégicos para o país, a fim de que os resultados, riscos e problemas observados sejam utilizados para aprimorar a modelagem do maior porto do país. Ele afirmou ainda que, “muito provavelmente, ao longo do próximo governo, haverá uma remodelagem do projeto”.

A Leggio acrescentou que o ministro Benjamin Zymler, do TCU, também questionou a motivação para a privatização. Ele relatou que fora apresentado pela autoridade portuária (Santos Port Authority — SPA) números demonstrando ‘lucratividade extraordinária’ nos últimos exercícios e que os principais portos do mundo não utilizam deste modelo de gestão privada. Já o ministro Vital do Rêgo reafirmou a necessidade da “elaboração de um amplo relatório técnico descritivo com as atualizações” e finalizou atestando: “Temos tantas dúvidas, incertezas e questionamentos a serem feitos que o pedido de vistas solicitado vem em absoluta boa hora”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2022

MERCADO MARÍTIMO DEVE CRESCER MÉDIA DE 2,1% ENTRE 2023 E 2027

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 13/12/2022 - 22:17



Arquivo/Divulgação

Relatório da Unctad focou em dados e eventos de janeiro de 2021 até junho de 2022. Desaceleração projetada para próximo ano é consequência da pandemia e de fatores macroeconômicos desfavoráveis, combinados ao enfraquecimento da economia chinesa

Após um declínio de 3,8% em 2020, causado pela pandemia, o comércio marítimo internacional se recuperou em 2021 com um crescimento estimado de 3,2% e embarques totais de 11 bilhões de toneladas. Mas em 2022, segundo o estudo da Unctad (Conference on Trade and Development), o comércio enfrenta um cenário operacional complexo e repleto de riscos e incertezas.

Para o período 2023-2027, a instituição projeta que o crescimento vai expandir a uma média anual de 2,1%, uma taxa menor do que a anterior de 3,3%. Por muito tempo, o segmento de maior crescimento foi o de comércio de contêineres, mas em 2022 a Unctad considerou o mercado morno com 1,2% e, em 2023, a expectativa é de subir marginalmente para 1,9%.

Em 2022, o cenário operacional permaneceu complexo. A desaceleração projetada é uma consequência não apenas da pandemia induzida, mas também de fortes ventos contrários macroeconômicos combinados com um enfraquecimento da economia da China. Além disso, diante do aumento da inflação e do custo de vida, os consumidores estão gastando menos e mudando o comportamento de serviço.

Com a política de Covid zero, a China, que é o maior exportador do mundo, provocou paralisações e interrupções de produção, logística e cadeias de suprimentos. Na Ucrânia, grande exportador de alimentos, portos de guerra no Mar Negro foram fechados. Além de ações industriais e greves trabalhistas em vários portos do mundo, inclusive na Alemanha, Coreia do Sul, África do Sul e Reino Unido, que afetaram o transporte marítimo. Sem contar, uma série de eventos climáticos extremos com, por exemplo, inundações, furacões e ondas de calor na Austrália, Brasil, Paquistão, África Oriental, Europa e Estados Unidos.

De acordo com o relatório, todos esses problemas trazem consequências significativas para as cadeias de suprimentos e logística globais e, conseqüentemente, para o comércio marítimo. Até certo ponto, o comércio em toneladas-milhas está sendo sustentado pela substituição do mercado e do fornecedor. A Rússia, confrontada com medidas econômicas e outras restritivas, procura mercados alternativos, enquanto os importadores europeus estão considerando outras fontes de abastecimento.

A demanda por tonelada-milha também deve aumentar, já que os países africanos compram grãos de locais mais distantes. As escalas dos portos mudam com o aumento do congestionamento e mudanças no transporte marítimo regular. Em linha com o comércio marítimo, as escalas portuárias também se recuperaram em 2021 em meio a um congestionamento portuário incomparável com hotspots concentrados nos Estados Unidos, Europa e China.

No norte da Europa, alguns operadores de navegação têm buscado aumentar a eficiência e reduzir o número de escalas por rotação. Com isso, aumenta o volume de troca de carga por escala, do tempo de trabalho nos terminais, aumentando a pressão sobre as rotas principais. A Unctad acredita que os efeitos do congestionamento e engarrafamentos se espalharam por uma série de setores, como a fabricação de automóveis, saúde e eletrônicos, principalmente devido a uma grave escassez de semicondutores.

Outro ponto que tem sido evidenciado está relacionado à frota de navios, que vem aumentando a sua idade média. Por número de navios, a idade média atual é de 21,9 anos, e por capacidade de carga 11,5 anos. Os graneleiros continuam sendo os navios mais jovens, com idade média de 11,1 anos, seguido pelos porta-contêineres, com 13,7 anos, e pelos petroleiros, com 19,7 anos.

A idade média tem aumentado sobretudo no setor de granéis sólidos e líquidos. Os armadores têm dúvidas sobre os futuros desenvolvimentos tecnológicos e os combustíveis mais econômicos, principalmente sobre a mudança de regulamentos e preços de carbono. Para se beneficiar das atuais altas taxas de frete e de afretamento, eles mantiveram seus navios mais antigos em operação. Em 2020, em toneladas brutas, as entregas de navios contraíram, mas em 2021 aumentaram 5,2%. No entanto, os volumes de construção naval permanecem abaixo dos níveis do período 2014-2017.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2022

GT DE INFRA DA TRANSIÇÃO SINALIZOU FALTA DE REFERÊNCIA PARA PRIVATIZAR PORTO DE SANTOS, DIZ DANTAS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 13/12/2022 - 20:15

Ministro-relator da desestatização de Santos no TCU recomendou que Ministério da Infraestrutura avalie impactos de privatizações em outras autoridades portuárias de menor complexidade e

mencionou que Porto de Vitória (ES) foi único que teve autoridade portuária desestatizada e em processo recente



Arquivo/Divulgação

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU) e relator do processo de desestatização do Porto de Santos, ministro Bruno Dantas, afirmou, nesta terça-feira (13), que a coordenadora do grupo de trabalho de Infraestrutura da transição de governo, a ex-ministra do Planejamento, Miriam Belchior, sinalizou a interlocutores a intenção do governo eleito de observar o desempenho de outras autoridades portuárias que venham a ser privatizadas antes do principal complexo portuário

brasileiro. Dantas recomendou que o Ministério da Infraestrutura avalie os impactos de privatizações em outras autoridades portuárias de menor complexidade.

Ele orientou à pasta que, antes de alienar as ações da autoridade portuária de Santos, promova a venda de outras autoridades portuárias e faça uma avaliação mais ampla, examinando e endereçando os riscos e problemas que forem identificados. “É uma medida de cautela antes de se privatizar o principal porto brasileiro. Estou seguro que o governo que assumirá em 1º de janeiro de 2023 acatará esta recomendação, independente de aprovarmos no plenário”, afirmou em seu voto, apresentado em sessão plenária da Corte de Contas hoje. Ele ressaltou que, no Brasil, o modelo de privatização de autoridade portuária só foi adotado no Porto de Vitória (ES), após leilão realizado em março de 2022, sendo um processo ainda muito recente.

O ministro-relator acrescentou que, em conversas com agentes do Ministério da Infraestrutura e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), todos reconhecem como legítima a decisão do poder público de alienar suas ações na autoridade portuária. Ele contou, no entanto, que todos demonstraram alguma cautela, embora não tenham sido incorporadas nos documentos que chegaram aos autos.

Na sessão de hoje, três ministros (Benjamin Zymler, Vital do Rêgo e Walton Alencar Rodrigues) apresentaram pedidos de vistas ao processo e terão mais 45 dias para análise do relatório de Dantas. Ele explicou que há possibilidade de outros portos serem colocados na fila para se privatizar antes de uma eventual venda do Porto de Santos. “Esse voto, muito provavelmente, ao longo do próximo governo, haverá uma remodelagem e outro ministro [TCU] terá que se debruçar sobre a questão porque ela chegará ao tribunal com outra roupagem”, acredita Dantas.

Durante o encerramento das atividades dos grupos de trabalho (GTs) do gabinete de transição, nesta terça-feira (13), o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) defendeu o potencial de empresas estatais e afirmou que as privatizações que seu governo não será focado em privatizações. “Vão acabar as privatizações nesse país. Já privatizaram quase tudo. Mas vai acabar e vamos provar que algumas empresas públicas vão poder mostrar a sua rentabilidade”, disse Lula.

Prioridade de tramitação

Walton Rodrigues, um dos três ministros do TCU que solicitou vistas ao processo relatado por Dantas, disse que sempre considerou que processos de infraestrutura, sobretudo da área portuária, são de extrema importância e que modelos mais bem sucedidos do mundo — como na Holanda, Alemanha e países asiáticos — deveriam ser estudados para aplicação no Brasil. O efeito positivo, segundo Rodrigues, é a geração de empregos imediatos e de investimentos cujos interesses públicos e privados se aliam em prol de um objetivo comum.

Rodrigues chamou a atenção que o TCU tem uma resolução em estudo que pode conceder ‘prioridade absoluta’ a processos de infraestrutura. O ministro entende que o tribunal jamais pode



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 163/2022
Página 59 de 59
Data: 14/12/2022
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

representar algum tipo de obstáculo à tramitação dos processos mais importantes existentes no Brasil nesse setor. "Nada justifica delongas em processos de infraestrutura, sobretudo em processos que dizem respeito a portos, por onde tramitam todas importações e exportações no Brasil — a não ser que haja motivos de interesse público absolutamente relevantes, como os que estão agora a realizar", ressaltou.

Dantas destacou que, nesse processo de Santos, a documentação completa chegou ao TCU em setembro deste ano e que uma ampla instrução pela Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária (Seinfra Porto Ferrovia) e o exame pelos auditores de seu gabinete ocorreram em menos de 90 dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/12/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 14/12/2022