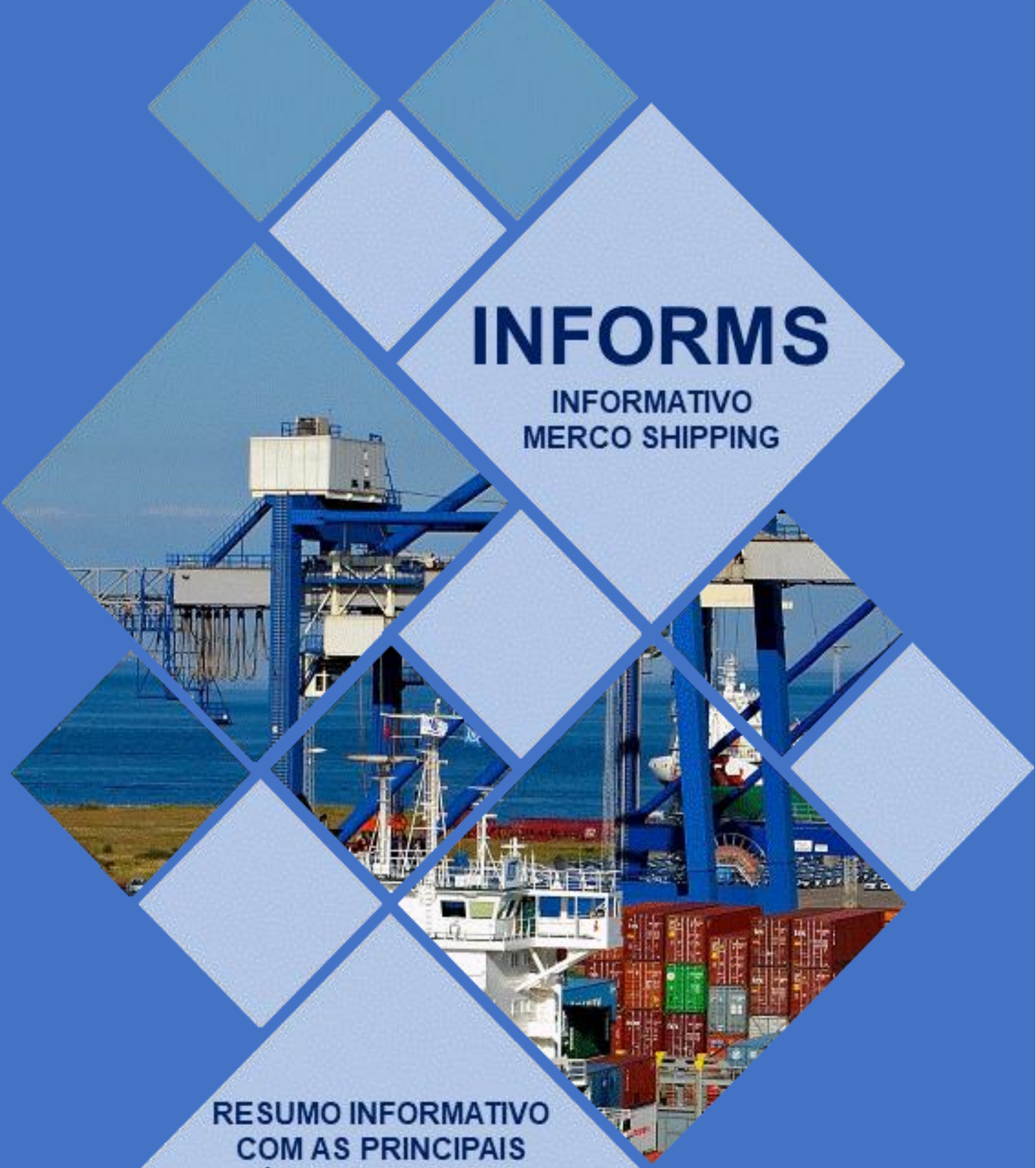
INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING



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

Edição 164/2022
Data: 15/12/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)....4

CAPITANIA DOS PORTOS INICIA OPERAÇÃO VERÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO.... 4
AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA DEBATE O FUTURO DO PORTO DE SANTOS.... 5

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF....6

EM QUATRO ANOS, MINFRA CONCLUI 364 OBRAS E GARANTE CERCA DE R$ 117 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES.... 6

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF....9

ACORDO ENTRE UNIÃO E ESTADOS QUE ASSEGURA REDUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E ELETRICIDADE É HOMOLOGADO PELO STF.... 9
CARTILHA ORIENTA SOBRE GOVERNANÇA DE DADOS....10
CONTRATOS DE CESSÃO DE IMÓVEIS DA UNIÃO PODEM SER CONSULTADOS NO APLICATIVO SPUAPP....11
GOVERNO FEDERAL LANÇA CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA CIBERNÉTICA DO GOVERNO DIGITAL....12
MEDIDA PROVISÓRIA ABRE CRÉDITO DE R$ 7,56 BILHÕES PARA PREVIDÊNCIA....13

PORTAL PORTO GENTE....13

PEDÁGIO DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES É REAJUSTADO....13
INVESTIMENTOS NO GOVERNO LULA EM PORTOS DO FUTURO....14

BE NEWS – BRASIL EXPORT....16

EDITORIAL – PROJEÇÕES POSIVAS E O FUTURO DO PORTO DE SANTOS....16
NACIONAL - HUB – CURTAS....16
Novo diretor 1.... 16
Novo diretor 2.... 17
Ferrovia 1.... 17
Ferrovia 2.... 17
NACIONAL - NOVOS DIRETORES TOMAM POSSE NA ANTAQ....17
NACIONAL - ANTT EMPOSSA FELIPE QUEIROZ COMO DIRETOR....18
NACIONAL - GOVERNO APROVA MAIOR PARTICIPAÇÃO DO SETOR PRIVADO NO PRÓ-TRANSPORTES....19
NACIONAL - EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS CRESCERAM 30% EM NOVEMBRO....20
REGIÃO NORTE - EMPRESA FIRMA DOIS CONTRATOS COM O PORTO VILA DO CONDE....21
REGIÃO NORTE – TEMPORADA DE CRUZEIROS DEVE INJETAR R$ 46 MILHÕES NA ECONOMIA DE SANTARÉM....22
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI PREMIA PESQUISADORES E INAUGURA VAGÃO DA INOVAÇÃO....23
REGIÃO SUDESTE - PEDÁGIOS DAS RODOVIAS PAULISTAS SOBEM 11,73% A PARR DE AMANHÃ....25
REGIÃO SUDESTE - DP WORLD SANTOS ALCANÇA RECORDE DE MAIS DE 1 MILHÃO DE TEU MOVIMENTADOS EM 2022....26

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP....27

CAPITANIA DOS PORTOS INICIA OPERAÇÃO VERÃO NA BAIXADA SANTISTA....27
INOVAÇÕES DO PORTO SEM PAPEL SÃO DEBATIDAS EM SEMINÁRIO VOLTADO A REPRESENTANTES DO SETOR....28
COPERSUCAR REDUZ EM 84% O VOLUME DE RESÍDUOS ENCAMINHADOS AOS ATERROS....29
FIERN FUNDA CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL DO RN, QUE VAI TRAÇAR ESTRATÉGIAS PARA A ECONOMIA DO MAR DO ESTADO....30
NOVOS DIRETORES DA ANTAQ SÃO EMPOSSADOS NESTA QUARTA-FEIRA (14)....31
COM REDUÇÃO NA TAXA DE CRESCIMENTO, SETOR DE ROCHAS ESPERA MANTER SALTO DADO EM 2021....32
CONAB ELEVA EM 1% PREVISÃO DE SAFRA DE CAFÉ DO BRASIL....33
GOVERNO REGULAMENTA PROGRAMA PARA RENOVAR FROTA RODOVIÁRIA....33
MERCADO MARÍTIMO DEVE CRESCER MÉDIA DE 2,1% ENTRE 2023 E 2027....34
ONU ESPERA AVANÇO EM NEGOCIAÇÕES PARA EXPORTAÇÕES RUSSAS DE FERTILIZANTES....36
RODOVIA DE HIDROGÊNIO DA ESCÓCIA PARA ROTERDÃ É LANÇADA....36

JORNAL O GLOBO – RJ....37

PACHECO DESCARTA VOTAR ALTERAÇÕES DA LEI DAS ESTATAIS NESTA QUINTA-FEIRA....37
BOLSONARO PUBLICA MP QUE ABRE CRÉDITO DE R$ 7,56 BI PARA A PREVIDÊNCIA....39
NA PETROBRAS, ESTATUTO BLINDA EMPRESA DE MUDANÇAS NA LEI DAS ESTATAIS....39
APÓS APROVAÇÃO A TOQUE DE CAIXA, PT DO SENADO TEM DESCONFORTO COM MUDANÇA NA LEI DAS ESTATAIS....41
CAMPOS NETO DEFENDE A MANUTENÇÃO DE JUROS DE LONGO PRAZO SEM SUBSÍDIOS....42

Entidades empresariais e do mercado de capitais criticam mudanças na Lei das Estatais....43
Lula conseguiria reverter a privatização da Eletrobras? O Itaú BBA responde....44

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP....45

Mudança em Lei das Estatais abre porteira para até 587 cargos a serem ocupados por políticos....45
Transição defende rever lei do saneamento e permitir que prefeituras contratem sem licitação....46
Ala do PT fala em abandonar PEC da Transição para não ceder à pressão de Lira....48
Pacheco indica que votação Lei das Estatais no Senado pode ficar para 2023....49
Bolsonaro edita MP que abre R$ 7,5 bilhões em crédito extraordinário para o INSS pagar aposentadoria....50
BC aumenta para 57% chance de inflação estourar a meta em 2023, se confirmado, será 3º ano seguido....51
'Nova' mineradora da Vale já nascerá entre as dez mais valiosas do mundo....52
Lula precisa do milagre da multiplicação de ministérios para acomodar frente ampla que criou....53

VALOR ECONÔMICO (SP)....54

Seis empresas responderam por 71,4% das emissões de gases de efeito estufa em 2021....54
CSN busca negócios de R$ 1 bilhão para seguir crescendo, diz Benjamin Steinbruch....56
Cubanos nunca se interessaram tanto pelo Brasil....56
Ultrapar divulga plano de investimentos de R$ 2,2 bilhões para 2023....60
Commodities: Bom fluxo de comércio no Mar Negro pressiona trigo em Chicago....60
Primeiro leilão do pré-sal na oferta permanente pode arrecadar R$ 1,28 bi....62

DIÁRIO DO NORDESTE - CE....63

Empresa australiana investe R$ 22 milhões em mineração de lítio no interior do Ceará....63

PORTAL PORTOS E NAVIOS....64

Ocyan cria empresa de perfuração independente....64
DP World Santos movimenta mais de 1 milhão de TEUs em 2022....65
ANP aprova consulta pública relativa a acordo de ação judicial sobre Campo de Jubarte....66
ANP aprova proposta de acordo que poderá elevar investimentos na Margem Equatorial....66
Logtech Navegam recebe aporte da Bertha Capital e FIP-Fieam para inovar transporte fluvial no Norte do país....67
ANP fará consulta e audiência públicas sobre revisão da regulação de segurança operacional no E&P....69
ABTP divulga nota de repúdio à mudança dos critérios de indicação para estatais....69
'Buscamos novos caminhos e a privatização se apresentou como alternativa', afirma Sampaio....71
Para consultores, Porto de Santos precisa de um 'plano emergencial'....72

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA....73

Este InforMS também está nas páginas do LINKEDIM.COM....73

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CAPITANIA DOS PORTOS INICIA OPERAÇÃO VERÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO

600 militares devem participar das ações, anunciadas no Porto de Santos
Por: Ted Sartori

Na temporada passada, foram cerca de 1.500 abordagens e mais de 93 notificações nas áreas de jurisdição da Capitania dos Portos de São Paulo. Somadas, elas reúnem 196 municípios Foto: Matheus Tagé

A Capitania dos Portos de São Paulo deu início a mais uma edição da Operação Verão. Em coletiva de imprensa realizada ontem no cais da Marinha, no Porto de Santos, foi detalhado que os trabalhos devem se estender até 15 de março de 2023. A Marinha atuará no Litoral Paulista com 600 militares, 20 embarcações e 20 viaturas, que estarão distribuídas ao longo da costa.

“É uma soma de esforços para coibir atividades ilícitas e que coloquem a vida das pessoas em risco. É importante que essa sinergia ocorra para termos resultados positivos. Estamos juntos nesse mesmo barco em prol da segurança para que não haja dissabores em momentos que têm de ser de alegria”, afirmou o capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá, responsável pela Capitania dos Portos de São Paulo.

Um balanço inicial dos trabalhos será divulgado ao final do primeiro mês de atuação - em 15 de janeiro. Na temporada passada, foram cerca de 1.500 abordagens e mais de 93 notificações nas áreas de jurisdição da Capitania dos Portos de São Paulo. Somadas, elas reúnem 196 municípios. Tudo isso resultou em 30 apreensões de embarcações em vias marítimas, lacustres e fluviais.

“A perspectiva é que ultrapassemos essa marca de abordagens e que as notificações venham a diminuir com a conscientização de toda a sociedade”, projeta o capitão dos Portos. “Existem regramentos que precisam ser seguidos. O mar exige respeito. Quem não o respeita, tem suas consequências”, emenda. As embarcações de esporte e recreio serão o foco principal das fiscalizações da Operação Verão, dentro do tema Navegue Seguro: a nossa melhor escolha.

“Que as pessoas estejam habilitadas para conduzir aquela embarcação, planejem o passeio com aviso às marinas, que os celulares estejam carregados e que evitem bebida alcoólica. Além disso, a manutenção da embarcação deve ser verificada e isso inclui o combustível, o funcionamento dos rádios e os equipamentos de salvamento, além de estarem atentos às condições climáticas”, recomenda o capitão de mar e guerra.

A Capitania dos Portos atua em conjunto com as prefeituras e suas Guardas Municipais, além da Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros, em convênio para a fiscalização tanto em mar quanto em terra. Representantes de cidades e órgãos envolvidos nesse trabalho também participaram da coletiva de apresentação da Operação Verão.

Trotes Costa e Sá também alertou para a enorme quantidade de trotes que acontecem no 185. Trata-se do telefone da Capitania dos Portos destinado à comunicação de problemas envolvendo vidas no mar - e nem sempre utilizado da forma correta.

“Recebemos mensalmente cerca de 100 denúncias. Dessas, 99 são trotes. A equipe vai ao mar para atender a uma denúncia falsa e, no mesmo momento, pode estar acontecendo um problema real. Nossos recursos são finitos e ficamos muito receosos que isso venha a acontecer com intensidade maior durante a Operação Verão. Por isso, peço que não passem trotes”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/12/2022

AUDIÊNCIA PÚBLICA NA CÂMARA DEBATE O FUTURO DO PORTO DE SANTOS

Um dia após a concessão ser adiada, encontro tem pedidos de solução a antigos problemas e mais diálogo
Por: ATribuna.com.br

A audiência pública na Câmara de Santos contou com a presença de diversos nomes do setor portuário Foto: Alexsander Ferraz/AT

O Porto de Santos deveria investir em um plano emergencial para o próximo ano, com planejamento desde agora. A proposta é do engenheiro e consultor portuário Frederico Bussinger, que participou, nesta quarta-feira (14), de uma audiência pública na Câmara dos Vereadores da Cidade. Entre os temas debatidos, está o futuro do cais santista no cenário em que a desestatização de sua administração foi adiada.

A audiência foi proposta pelo vereador Francisco Nogueira (PT) e contou com a presença de diversos representantes da sociedade. “A situação dos acessos terrestres ao Porto é dramática. Eu vivi pessoalmente e várias pessoas testemunharam, o que me parece uma incoerência sabendo que a SPA (Santos Port Authority) tem em caixa mais ou menos R$ 1,5 bilhão, existe espaço orçamentário e os problemas nos contratos de manutenção foram resolvidos”, destacou Bussinger.

Segundo ele, é importante haver um gesto da equipe de transição do governo eleito dando “prioridade absoluta para um plano emergencial que desse sustentação, inclusive à atuação administração, para que não houvesse solução de continuidade”. Bussinger também apontou que o momento é de incertezas, já que os últimos três anos tiveram como pauta apenas a desestatização da administração portuária. O plano foi adiado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Na audiência, o advogado Douglas Martins destacou a batalha jurídica envolvendo o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos. Segundo ele, aspectos ambientais e sociais não foram levados em conta, além do processo ter sido conduzido sem participação popular.

“A gente ficou sabendo do PDZ, mas não sabia que esse PDZ era desenhado para servir a essa desestatização. Tudo isso é importante para ver os questionamentos que a gente fez e como se configura a insegurança jurídica”, destacou Martins.

Nogueira concordou e destacou a necessidade de que o novo governo escute a região. “O Porto tem que conversar com o Estado de São Paulo, os municípios da região, com os trabalhadores e os usuários para que nós possamos ter um planejamento do futuro que atenda a demanda do complexo e das cidades que estão ao redor deles”.

Na audiência, o CEO do Complexo Andaraguá, André Ursini, destacou a morosidade dos processos de licenciamento ambiental e defendeu diretrizes claras e transparentes com segurança jurídica para que o Porto seja planejado em conjunto com suas adjacências e áreas de produção.

"O Porto hoje bate recorde de movimentação, mas a gente tem que entender que ele está cada vez mais automatizado e mecanizado e menos humanizado. E há uma tendência, isso é a modernização, o mundo está nessa transformação. Mas nós não podemos ficar parados", afirmou Ursini.

O presidente do Sindicato dos Operários Portuários (Sintraport), Claudiomiro Machado, o Miro, destacou que o próximo ano será de luta para os trabalhadores, mesmo com a eleição de Luiz Inácio Lula da Silva (PT). "Se a gente não entrar nesse novo governo com o pensamento de ajudar, mas ajudar porque o governo tem que corrigir o que fez conosco, não vai resolver. E não foi pouca coisa"

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 15/12/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

EM QUATRO ANOS, MINFRA CONCLUI 364 OBRAS E GARANTE CERCA DE R$ 117 BILHÕES PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

Aplicação de recursos públicos e contratação de investimentos privados asseguram modernização da logística nacional de transporte em todo o Brasil e geram 2 milhões de novos empregos nos próximos anos

Setor portuário foi um dos que mais avançou de 2019 para cá - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

Um total de 364 empreendimentos de infraestrutura foram concluídos no país e entregues à população entre janeiro de 2019 e dezembro de 2022. Realizadas em todas as regiões do Brasil, essas intervenções representam mais de R$ 20 bilhões em investimentos, que se somam aos quase R$ 117 bilhões de recursos privados contratados após 100 ativos do setor serem concedidos no período pelo Governo Federal.

O maior número de empreendimentos entregues foi no modal rodoviário: 262 intervenções concluídas no período analisado, com aplicação de recursos na ordem dos R$ 13,5 bilhões. Foram solucionados gargalos logísticos em vias que, há anos, não recebiam investimentos, como a BR-163/230/MT/PA, que teve a pavimentação totalmente executada em dois anos (2019 e 2020) e o contrato de concessão firmado em abril; e a integração entre Rondônia e Acre, com a construção de ponte sobre o Rio Madeira.

Obras de duplicação, implantação de terceiras faixas e abertura de novos retornos e viadutos de acesso em importantes estradas do país receberam prioridade. Só neste ano, foram concluídas as travessias urbanas de São José do Rio Preto, na BR 153/SP; de Tianguá, com viaduto de acesso a Viçosa do Ceará, na BR-222/CE; e de Imperatriz, com nova ponte sobre o Rio Cacau, na BR-010/MA; além de entregues os contornos de Pelotas, na BR-392/RS, e de Barra das Garças, na BR-070/MT.

Houve significativo avanço na cobertura contratual dos serviços de manutenção rodoviária chegando a mais de 96% da malha sob supervisão estatal. Além disso, foram contratados R$ 50 bilhões em investimentos privados com as sete concessões rodoviárias levadas a termo pela atual gestão federal. Destacam-se os sistemas rodoviários formados pela Nova Dutra com a Rio-Santos,

com mais de R$ 14 bilhões em investimentos previstos e Rio-Valadares que teve R$ 11,3 bilhões contratados.

“Desde o primeiro dia da gestão, encaramos a infraestrutura como questão de Estado. Isso nos fez retomar e concluir obras paradas; executar novas intervenções e buscar parcerias para atrair o investimento privado, fazendo frente aos desafios impostos pelas restrições orçamentárias que enfrentamos nesses quatro anos”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Texto continua após a imagem

Avanço na logística nacional de transportes

Iniciado há uma década pelo modal aéreo, o programa brasileiro de concessões no setor de infraestrutura evoluiu, ganhou mais segurança jurídica e hoje é considerado o maior do mundo. A transferência de aeroportos da administração pública à gestão privada ajudou a consolidar essa posição de destaque internacional: dos 59 aeroportos concedidos no país, 49 foram leiloados durante a atual gestão, resultando na contratação de R$ 21 bilhões em recursos privados para a manutenção e a modernização desses terminais.

Com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), a atual administração assegurou a melhoria de 59 aeroportos do país, em capitais e localidades no interior, visando assegurar a conectividade aérea, aumentar a oferta de voos e o acesso dos brasileiros de todas as regiões ao transporte aéreo seguro, em conformidade com os exigentes padrões da aviação civil internacional.

No setor portuário, um dos modais que mais avançou ao longo da gestão, foram realizados 36 arrendamentos, com contratação de mais de R$ 6 bilhões em investimentos. Também houve a conclusão da primeira desestatização portuária da história, a da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), leiloada com os portos de Vitória e de Barra do Riacho (ES), os quais foram concedidos. O negócio assegurou R$ 850 milhões em investimentos privados para os próximos 35 anos de contrato, sendo R$ 335 milhões em novas instalações e melhorias e R$ 515 milhões em obras de manutenção, como de dragagem dos canais de acesso aos terminais. Obras de manutenção e modernização de outros ativos do modal totalizaram R$ 3 bilhões.

Após anos de estagnação, o modal ferroviário voltou a receber investimentos que resultarão em mais trilhos à disposição do transporte de cargas e, futuramente, de passageiros. Uma série de obras pelo país ajustou a passagem de trens em áreas urbanas, tornando mais seguro e harmônico o convívio desse meio de transporte com motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres nas regiões impactadas. Intervenções, em geral, no modal mobilizaram R$ 2,6 bilhões em investimentos, incluindo a construção dos terminais ferroviários de Rio Verde (GO), Porto Nacional (TO) e Iturama

(MG), e a obra que possibilitou a operação nos 172 quilômetros iniciais da Ferrovia Norte-Sul, entre os municípios de São Simão (GO) e Estrela D'Oeste (SP).

O programa de concessões no setor ferroviário movimentou R$ 43,7 bilhões em investimentos, com potencial de gerar 700 mil novos empregos. A FNS e a Ferrovia Oeste-Leste (Fiol 1) foram concedidas em 2019. Ao longo da gestão, também houve a renovação antecipada dos contratos com a Rumo Malha Paulista, Estrada de Ferro Carajás, MRS Logística S.A e Estrada de Ferro Vitória-Minas, a qual possibilitou, pelo, até então, inédito mecanismo de investimento cruzado, o início das obras da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico I).

Completa o ciclo de prosperidade no setor, a criação do novo modelo de autorizações ferroviárias- a partir de 2021- permitindo que a iniciativa privada atue no setor mediante autorização federal. Já são 32 empreendimentos ferroviários autorizados. Juntos, eles têm potencial de resultar na implantação de 11 mil quilômetros de novos trilhos em 15 unidades da Federação, com investimentos na ordem dos R$ 150 bilhões – recursos 100% privados.

Vidas salvas no trânsito
Coordenado nacionalmente pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) impacta diretamente na redução de acidentes e óbitos nas pistas do país. Todas as unidades da Federação já aderiram ao pacto, que visa reduzir pela metade o total de ocorrências graves nas pistas do país até 2030. Para estimular o bom comportamento ao volante foi criado o Registro Nacional de Bons Condutores (RNPC) por meio do qual empresas, entidades parceiras e órgãos de trânsito concedem benefícios como descontos na contratação de serviços e isenção de taxas a motoristas que não cometam infrações nos 12 meses anteriores à adesão ao cadastro.

Essa não é a única inovação da Senatran – ela própria uma evolução do antigo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), concretizada ainda em 2019 a fim de fortalecer a política pública do setor. No âmbito da transformação digital, destacam-se projetos desenvolvidos para melhorar a prestação de serviços ao cidadão, como a nova Carteira Digital de Trânsito (CDT) e a venda digital de veículos.

Outros benefícios aos cidadãos vieram com as novas regras do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em vigor desde abril de 2022, incluindo o aumento da pontuação necessária para a suspensão da Carteira Nacional de Trânsito (CNH) e a prorrogação da validade do documento, de 5 para 10 anos quando o condutor tiver mais de 50 anos.

Modais ganham marcos regulatórios
A revisão do arcabouço legal no setor de transportes, feita com o intuito de simplificar procedimentos e reduzir burocracia para abrir caminho a mais investimentos, foi um dos pilares da atuação do Ministério da Infraestrutura nos últimos quatro anos. Após a reformulação, a partir de 2019, de requisitos legais e regulatórios considerados obsoletos na legislação de trânsito, ganharam novos marcos regulatórios os modais aéreo, com a Lei do Voo Simples; ferroviário, com o Nova Lei das Ferrovias; e portuário/aquaviário, com o BR do Mar. Completa essa ampla revisão regulatória a criação do Documento Eletrônico de Transportes (DT-e).

Segundo o secretário-executivo do MInfra, Bruno Eustáquio, esses instrumentos buscam equilibrar e revolucionar a matriz de transportes no país, tornando-a ainda mais sustentável. “Hoje, 60% do transporte de cargas em território nacional ocorre por meio de nossas rodovias. Conforme o Plano Nacional de Logística (PNL) 2035, precisamos aumentar a participação dos outros modais, especialmente o ferroviário e o aquaviário, e este com o incentivo à cabotagem para reduzir o custo do frete, sermos mais competitivos e ambientalmente responsáveis, pois estamos falando de transporte menos poluente do que o rodoviário”, explicou.

Sustentável e íntegro

De acordo com a secretária de Sustentabilidade, Larissa Amorim, o MInfra tem trabalhado para dar agilidade à liberação de licenciamento ambiental para grandes obras no setor, com total observância às regras de proteção ao meio ambiente. Garantir que os novos empreendimentos de infraestrutura no país sejam sustentáveis, dá-se mediante adesão a compromissos e convênios com entidades internacionais como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Climate Bond Initiative (CBI) e a Agência de Cooperação Internacional Alemã (GIZ).

Assegurar a boa aplicação da limitada verba pública também é fundamental. A criação da Subsecretaria de Conformidade e Integridade em 2019 deu protagonismo a ações para aprimorar a gestão pública, melhorar o controle interno, zerar casos de corrupção envolvendo contratos do MInfra e entidades vinculadas, bem como dificultar os desvios de conduta e de recursos públicos. Foram mais de 700 denúncias recebidas pela subsecretaria e mais de 200 notícias-crimes ou irregularidades administrativas encaminhadas a órgãos de fiscalização, como a Polícia Federal e a Controladoria Geral da União.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 15/12/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

ACORDO ENTRE UNIÃO E ESTADOS QUE ASSEGURA REDUÇÃO DOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E ELETRICIDADE É HOMOLOGADO PELO STF

Decisão solidifica a segurança jurídica sobre aperfeiçoamentos na cobrança do ICMS que evitaram alta de preços

Acordo firmado entre União, Estados e Distrito Federal a respeito da cobrança do Imposto sobre Comercialização de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre combustíveis e energia elétrica foi homologado nesta quarta-feira (14/12) pelo Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF). A decisão pacifica debates sobre aperfeiçoamentos na legislação implantados em 2022 que classificou estes itens como produtos essenciais e reduziu e unificou o imposto incidente sobre os combustíveis em 17% (antes vigoravam alíquotas diferentes, nos diversos estados e no DF). Como efeito prático, a homologação do acordo ajuda a conter a alta de preços e reduz a carga de impostos, beneficiando a população.

O Ministério da Economia integrou o grupo dos debates de conciliação que culminaram na homologação desse acordo, no âmbito da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF nº 984/2022), de relatoria do ministro do STF Gilmar Mendes. O novo modelo de cobrança do ICMS sobre os combustíveis ajudou o Brasil a enfrentar o movimento global de aumento de preços do petróleo, decorrente da restrição de oferta provocada pelo conflito no Leste europeu, envolvendo Rússia e Ucrânia.

As discussões foram centradas nos impactos de duas leis editadas este ano que tratam da questão do ICMS dos combustíveis e da energia elétrica, entre outros. A primeira é a Lei Complementar nº 192/2022, que em março deste ano uniformizou as alíquotas do ICMS sobre combustíveis em todo o país. A segunda é a Lei Complementar nº 194/2022, de junho, que passou a considerar essenciais bens e serviços relativos aos combustíveis e eletricidade.

O principal ponto acertado na conciliação foi a manutenção da essencialidade do diesel, do gás natural e do gás de cozinha (GLP), com ICMS uniforme e monofásico até 31 de dezembro de 2022. Não houve, entretanto, consenso sobre a essencialidade da gasolina.

Efeitos

O acordo, chancelado pelos entes federativos e homologado pelo Supremo, tem eficácia para todos e efeito vinculante, explica o STF. Dessa forma, passa a ser garantida a segurança jurídica a todos os agentes públicos envolvidos no processo de construção do consenso e aos contribuintes em geral.

Para conferir segurança jurídica aos contribuintes de ICMS sobre combustíveis, os estados e o DF renunciaram expressamente à possibilidade de cobrar diferenças não pagas pelos contribuintes, aponta o STF. Também ficou acertado que não haverá questionamentos sobre hipóteses de restituição de eventuais valores cobrados a maior, desde o início dos efeitos da medida legal até 31 de dezembro de 2022.

O STF indica que, conforme o termo homologado, a União encaminhará ao Congresso Nacional propostas de aperfeiçoamento de duas leis que trataram da mudança na cobrança do ICMS dos combustíveis (as Leis Complementares 192 e 194, de 2022).

Os representantes dos estados também concordaram em celebrar, em 30 dias, um convênio no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) para dar tratamento uniforme ao tributo incidente sobre combustíveis, com exceção da gasolina. Também será instituído grupo de trabalho para discutir, entre outros pontos, a incidência de ICMS sobre as tarifas de uso do sistema de transmissão de energia elétrica (TUST) e dos sistemas elétricos de distribuição (TUSD) e os critérios de apuração da perda de arrecadação do ICMS.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 15/12/2022

CARTILHA ORIENTA SOBRE GOVERNANÇA DE DADOS

Publicação é voltada a servidores responsáveis pela gestão de dados do governo federal

A Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia realizou, na quarta-feira (14/12), a 1ª Reunião do Fórum de Governança de Dados. Durante o encontro virtual, voltado para servidores públicos, foi lançado o primeiro volume da Cartilha de Governança de Dados do Poder Executivo Federal, com orientações iniciais que objetivam estabelecer políticas e diretrizes para aprimorar a oferta de serviços integrados.

Nessa primeira reunião, gestores e curadores de dados puderam trocar experiências referentes ao processo de transformação digital no setor público e à importância da implementação de um programa de governança de dados. Os participantes também tiveram a oportunidade de conhecer iniciativas de sucesso desenvolvidos em instituições da administração direta e indireta.

O objetivo do encontro foi ainda promover o debate sobre governança de dados como base para diferentes áreas, como segurança e proteção, dados abertos, interoperabilidade, análise e arquitetura de dados, por exemplo. Ao final do evento, os servidores puderam sugerir, mediante formulário, temas para as próximas reuniões, previstas para ocorrerem uma vez por mês. A ideia é mapear as dúvidas e necessidades específicas de órgãos e entidades ligados ao tema.

Conteúdo da cartilha
A Cartilha de Governança de Dados faz parte de uma série de cinco volumes, com assuntos que visam contribuir para fortalecer a cultura de dados em instituições federais. O primeiro volume traz conceitos introdutórios sobre governança de dados, benefícios desse modelo, riscos envolvidos e um glossário de termos técnicos para o Poder Executivo. As demais edições, que ainda serão lançadas, vão abordar questões relativas a ecossistema, papéis e responsabilidades, plataformas e ações práticas para a implementação de futuros programas.

"Precisamos da governança de dados para o sucesso de qualquer estratégia, ter informações confiáveis e entregar produtos de qualidade", afirmou a diretora de Inteligência de Dados da Secretaria de Governo Digital, Emmanuelle Regiane Cunha de Oliveira. Para ela, essa disciplina é,

muitas vezes, subestimada. "Queremos entregar a melhor experiência ao cidadão, e isso só é possível com dados bem governados e de excelência", acrescentou.

Governança de dados
Para a administração pública brasileira, a governança de dados é um conjunto de princípios, políticas, padrões, métricas e responsabilidades que permitem o alinhamento de estratégias, processos, pessoas, informações e uso de tecnologias. Tem como objetivo estruturar e administrar os ativos de dados a fim de promover, aprimorar e garantir efetividade de utilização, desenvolvendo políticas públicas e entrega de soluções e serviços.

Considerando as particularidades das instituições federais, entre os dados que o governo deve tratar e fazer uma gestão adequada, estão os já abertos e acessíveis no dia a dia, os protegidos por legislações específicas, os disponíveis na base nacional de serviços públicos, nas plataformas de governo digital e nos registros de referência, além dos categorizados como pessoais, sigilosos e sensíveis.

"No contexto da transformação digital, é salutar extrair valor dos dados. Quando falamos de governo digital, estamos falando em gerar valor público, viabilizando políticas para o cidadão por meio da digitalização de serviços", defendeu o secretário de Governo Digital do Ministério da Economia, Fernando Coelho Mitkiewicz. "O conhecimento dos dados gerados e necessários para as políticas públicas é estratégico, e a governança de dados, essencial nesse contexto", salientou.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 15/12/2022

CONTRATOS DE CESSÃO DE IMÓVEIS DA UNIÃO PODEM SER CONSULTADOS NO APLICATIVO SPUAPP

Piloto começa em nove estados, com extensão de todos até julho de 2023

Em busca da modernização de sua gestão e da melhoria do atendimento ao cidadão, a Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU), em parceria com o Serpro, empresa de tecnologia da informação do governo federal, desenvolveu uma série de produtos digitais, dentre eles o SPUApp, aplicativo destinado a ocupantes de imóveis da União.

A mais recente novidade deste app é a consulta dos contratos pelos próprios cessionários, que entra em operação, nesta quinta-feira (15/12). De imediato poderão ser consultados os contratos de cessão de uso de imóveis localizados nos estados do Acre, Amazonas, Amapá, Ceará, Goiás, Maranhão, Piauí, Roraima e Sergipe. O trabalho de digitalização dos instrumentos já firmados pela SPU, até então geridos de forma física e manual, segue sendo realizado, dos mais recentes para os mais antigos, com previsão de conclusão até julho de 2023. A totalização do cadastramento dos contratos de 2022, em todo o país, está prevista para ocorrer ainda este ano.

"O Módulo de Gestão de Contratos é um marco histórico para a SPU. Ele permite avanços na gestão automatizada dos contratos de destinação de imóveis firmados pelo órgão, aumentando a capacidade de monitoramento do uso e ocupação do recurso imobiliário da União, bem como, aumenta a confiabilidade nos dados e redução de irregularidades e dos gastos com manutenção e proteção de imóveis", explicou a secretária de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, Fabiana Rodopoulos.

"Essa nova funcionalidade no SPUApp consolida ainda mais o novo canal de relacionamento da SPU com o cidadão, empregando mais agilidade e segurança no atendimento. A integração com a gestão de contrato facilitará o acesso aos instrumentos, obrigações e demais cláusulas, incluindo a obtenção da cópia do contrato, sem filas e sem protocolos", acrescentou o diretor de Relacionamento com Clientes do Serpro, André de Cesero.

SPUApp

A utilização do aplicativo exige autenticação dos usuários no GOV.BR, com contas de níveis de segurança prata ou ouro. Todos os novos contratos também estão sendo inseridos no SPUnet e poderão ser consultados via web. A visualização dos contratos firmados com pessoas jurídicas exigirá a vinculação do CPF do usuário na Receita Federal ao respectivo CNPJ do cessionário.

A evolução do app não vai ficar apenas na consulta aos contratos de cessão de uso. Para o próximo ano, há previsão de implementação de novas funcionalidades não só para o acompanhamento de outros instrumentos de destinação, como também para verificação e geração de Documentos de Arrecadação de Tributos Federais (Darfs) de seus débitos, quando onerosos, além do cumprimento das demais obrigações e encargos previstos nos respectivos contratos.

A iniciativa faz parte do programa Startup Gov.br, que utiliza equipes multidisciplinares para acelerar a transformação digital em áreas prioritárias do governo federal, e foi desenvolvida de forma conjunta pela Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados (SEDDM) – por meio da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU) – e da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital (SEDGG) do Ministério da Economia, com o Serpro.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 15/12/2022

GOVERNO FEDERAL LANÇA CENTRO INTEGRADO DE SEGURANÇA CIBERNÉTICA DO GOVERNO DIGITAL

CISC GOV.BR será responsável pela coordenação operacional de ações de prevenção, tratamento e resposta a incidentes cibernéticos de 238 órgãos federais

Autoridades do Ministério, do BID, do GSI/PR e da RNP participam do lançamento Foto: Washington Costa/ME

Em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Rede Nacional de Ensino e Pesquisa (RNP), foi lançado nesta quarta-feira (14/12) pela Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia (SGD/ME) o Centro Integrado de Segurança Cibernética do Governo Digital (CISC GOV.BR). Sua missão é fazer a coordenação operacional das ações de prevenção, tratamento e resposta a incidentes cibernéticos dos 238 órgãos federais pertencentes ao Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação (Sisp).

O CISC GOV.BR promoverá o fortalecimento da Rede Federal de Gestão de Incidentes Cibernéticos (ReGIC) e a maior colaboração entre os órgãos do SISP. No portal do CISC GOV.BR, também lançado nesta quarta-feira, todos os órgãos do Sisp já podem notificar incidentes cibernéticos, contribuindo para maior efetividade operacional nas ações do CISC GOV.BR e cultura de segurança cibernética no âmbito do Sisp.

O CISC GOV.BR também prevê assistência à criação de equipes de prevenção, tratamento e resposta a incidentes cibernéticos em cada órgão do Sisp, bem como atividades de análise de vulnerabilidade em sistemas governamentais, testes de intrusão, atividades de inteligência de ameaças cibernéticas, apoio no tratamento e resposta aos incidentes cibernéticos, dentre outras.

Coordenação operacional
O CISC GOV.BR é caracterizado como uma Equipe de Prevenção, Tratamento e Resposta a Incidentes Cibernéticos (Etir) e atua a nível de coordenação operacional, ofertando uma série de

serviços para o seu público-alvo, formado pelos órgãos do Sisp. O CISC GOV.BR foi instituído no âmbito do Programa de Privacidade e Segurança da Informação (PPSI), que objetiva elevar o grau de maturidade da proteção de dados pessoais e das ações de segurança da informação nos órgãos e das entidades integrantes do Sisp.

O Centro Integrado atua de forma complementar ao Centro de Prevenção, Tratamento e Resposta a Incidentes Cibernéticos de Governo (CTIR Gov) do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República. Enquanto o CISC GOV.BR da Secretaria de Governo Digital coordena operacionalmente os órgãos que integram o Sisp, o CTIR GOV abrange toda a Administração Pública Federal.

Tanto o CISC GOV.BR quanto o CTIR Gov fazem parte da Rede Federal de Gestão de Incidentes Cibernéticos, que tem por finalidade aprimorar e manter a coordenação entre órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional para prevenção, tratamento e resposta a incidentes cibernéticos, de modo a elevar o nível de resiliência em segurança cibernética de seus ativos de informação.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 15/12/2022

MEDIDA PROVISÓRIA ABRE CRÉDITO DE R$ 7,56 BILHÕES PARA PREVIDÊNCIA

Montante será destinado ao pagamento de despesas com compensação previdenciária e benefícios previdenciários do RGPS

Foi publicada, nesta quinta-feira (15/12), a Medida Provisória (MP) nº 1.144/2022, que abre crédito extraordinário no valor de R$ 7,56 bilhões. O montante será destinado ao Ministério do Trabalho e Previdência para pagamento de despesas com compensação previdenciária e benefícios previdenciários do Fundo do Regime Geral de Previdência Social.

A MP observa requisitos de urgência e imprevisibilidade exigidos pela Constituição, já que houve crescimento com essas características na despesa, ocasionado, entre outros fatores, pelo recente desrepresamento da fila de requerimentos.

A medida também é compatível com o recente entendimento do Tribunal de Contas da União (TCU), que aponta como requisito a imprevisibilidade da despesa, quando a insuficiência de dotação pode acarretar a interrupção de uma despesa obrigatória. A despesa previdenciária tem esse caráter, e sua descontinuidade poderia gerar prejuízos aos beneficiários.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 15/12/2022

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PEDÁGIO DO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES É REAJUSTADO
Redação Portogente

Novos valores entrarão em vigor a partir de sexta-feira, dia 16 de dezembro

A partir da próxima sexta-feira, dia 16 de dezembro, novas tarifas de pedágio entrarão em vigor no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), conforme determinação da Agência de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP), publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo no dia 14/12/2022.

Ecovias pedágio - Crédito: Ecovias.

O reajuste será de 11,73%, relativo ao Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumulado entre junho de 2021 e maio deste ano. Os novos valores estabelecidos para veículos de passeio estão na tabela abaixo, juntamente às tarifas praticadas atualmente.

O valor final considera, segundo a permissionária, o arredondamento da tarifa, para cima ou para baixo, de acordo com regra contratual de forma a tornar mais fácil o pagamento e o troco nas praças de pedágio. Importante lembrar que o reajuste aconteceria, como previsto em contrato, em 1º de julho deste ano, porém foi postergado pelo poder concedente.

Praças	Tarifa Atual	Nova Tarifa
Santos (KM 250 Rod. Cônego Domênico Rangoni)	R$ 14,20	R$ 15,80
São Vicente (KM 280 Rod. Padre Manoel da Nóbrega)	R$ 8,20	R$ 9,20
Diadema (bloqueio no km 16 da Imigrantes)	R$ 2,20	R$ 2,40
Eldorado (bloqueio no km 20 da Imigrantes)	R$ 4,20	R$ 4,80
Batistini (bloqueio no km 24 da Imigrantes)	R$ 6,80	R$ 7,60
Riacho Grande/Piratininga (KM 31 Anchieta/KM 32 Imigrantes)	R$ 30,20	R$ 33,80

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 15/12/2022

INVESTIMENTOS NO GOVERNO LULA EM PORTOS DO FUTURO

Editor Portogente

Há muitas possibilidades de privatizar e o governo pode escolher uma.

Paira no ar a solução para os portos no governo Lula. A especulação em torno do nome de Alexandre Silveira (PDS) para o comandar o ministério da Infraestrutura não significa, necessariamente, abrangência ao assunto portuário. É oportuno destacar que o tema porto voltou a ter relevância no contexto federal, em 2007, quando foi criada a Secretaria Especial de Portos – SEP, no primeiro governo do Lula. Hoje está anacrônica ante os desafios da conjuntura mundial e precisa ser conceituada com significações do novo comércio marítimo.

Leia mais * Porto de Santos com força política no Congresso
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115141-porto-de-santos-com-forca-politica-no-congresso

O governo que se encerra, como programa de governo, prometeu alçar os portos brasileiros a patamares similares aos portos asiáticos de Busan, Yokohama e Kaohsiung. Porém, sequer conseguiram sair do rés do chão. Até mesmo a ruidosa privatização do porto de Vitória, no ES, não pode ser considerada exitosa como modelo. Em entrevista ao Portogente, em agosto último, o programa do candidato Lula definiu que, no seu modelo de gestão, os portos públicos têm foco em investimento na infraestrutura com recursos das Autoridades Portuárias e do Orçamento Geral da União – OGU.

Leia mais * Os portos e as logísticas na visão do PT: respostas ao Portogente
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114967-os-portos-e-as-logisticas-na-visao-do-pt-respostas-ao-portogente

A pandemia da covid, a crise do petróleo por conta da guerra na Ucrânia e as novas tecnologias, dão formas a novos arranjos e estratégias do comércio marítimo internacional que irão influenciar decisões e gerar demandas de investimentos, para renovar a operação dos portos e estruturas portuárias. Todavia, no Brasil, os recursos orçamentários federais serão insuficientes para atender às necessidades e há possibilidades de modelos diversos de participação conjunta do privado e do público, com excelentes resultados.

Leia mais * COP 27 é o palco correto para o empreendedorismo brasileiro
https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/115114-cop-27-e-o-palco-correto-para-o-empreendedorismo-brasileiro

Como Portogente vem demonstrando, a privatização do Porto de Santos não vai acontecer. O programa do governo Lula preserva as funções públicas das autoridades portuárias, como planejamento e fiscalização. No seu terceiro mandato presidencial e apoiado por uma ampla frente democrática, decerto, esta conjuntura traduz-se por capacidade de realizar. Portanto, é primordial esclarecer como serão suficientes os recursos das Autoridades Portuárias e do Orçamento Geral da União – OGU, para alcançar uma bem definida meta, no processo de construir infraestrutura essencial para os portos do futuro.

Leia mais * Regionalizar o Porto de Santos no governo Lula
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115105-regionalizar-o-porto-de-santos-no-governo-lula

O desafio prioritário é ter recursos para construir condições viáveis em si mesmas, com visão de reindustrialização e evitar a desqualificação, por exemplo, do Porto de Santos para operar os navios e rotas do futuro, que bate à porta. No nível de governo, essa pauta faz parte do equilíbrio fiscal, controle de gastos e de assuntos insensíveis à competitividade portuária. Portogente, inicia esse debate aberto pelos comentários, no pé desta página. É preciso humanizar esse assunto, para dar sentido e aderência a um Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), alinhado com o planejamento do Porto de Santos, no próximo governo do País.

Leia mais * Porto de Santos recebe navio de 347m expondo atrasos e rumos
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115070-porto-de-santos-recebe-navio-de-347m-expondo-atrasos-e-rumos

Conceitualmente, aprovar mecanismos que direcionem parte dos recursos dos portos, hoje canalizados para a União, a fim de viabilizar a construção de estruturas portuárias. Assim, o projeto da estatal Empresa de Planejamento de Logística (EPL) do governo Dilma Rousseff para construir o trem-bala, foi inspiração para o programa de concessão de infraestrutura do Minfra, do governo Bolsonaro. Fazer a iniciativa privada responsável pela garantia do contrato.

Leia mais * Rumo ao Porto de Santos 2050
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115086-rumo-ao-porto-de-santos-2050
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 15/12/2022

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PROJEÇÕES POSIVAS E O FUTURO DO PORTO DE SANTOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A DP World Santos, que administra um dos terminais de contêineres do Porto de Santos (SP), registrou a inédita movimentação de 1 milhão de TEU nessa unidade neste ano. A quantidade equivale a 583 mil contêineres. Considerando apenas os cheios, foram 24% de exportação, 20% de importação e o restante, de cabotagem, ou seja, operados no transporte costeiro, dentro do País. Segundo a empresa, essas operações já apresentam um aumento de 13% em relação a todo o ano passado, quando passaram pela instalação 948 mil TEU, e devem continuar crescendo até o final deste mês de dezembro, encerrando o exercício com uma alta de 15%.

E as expectavas para 2023 são positivas. As atividades com contêineres devem crescer entre 5% e 10%. E seus serviços logísticos também devem registrar alta, especialmente o transporte rodoviário de cargas porta-a-porta, ou seja, do terminal até a instalação do cliente, no caso das importações, ou o contrário, dos armazéns do cliente até o porto, para as exportações.

São boas notícias vindas da DP World e que confirmam as projeções positivas do setor para o próximo ano, especialmente entre as empresas que operam na cadeia logística do Porto de Santos. Assim, o complexo marítimo deve se preparar para movimentar uma maior quantidade de cargas, tanto conteinerizadas como, de acordo com esmavas de órgãos federais, do agronegócio. Neste cenário, torna–se cada vez mais essencial que o cais santista, o principal do Brasil, continue buscando o aumento da eficiência de suas operações e, como consequência, reduzindo seus custos logísticos e ampliando sua competitividade. Para isso, são fatores importantes a maior informatização de seus procedimentos e uma gestão profissional.

Com o término do governo do presidente Jair Bolsonaro (PL) e o início do governo do presidente Luís Inácio Lula da Silva (PT), a administração do Porto de Santos, controlada pelo Ministério da Infraestrutura, deve ser substituída. Nesse processo, é mister que seus novos gestores se destaquem por sua capacidade profissional e tenham um perfil técnico, características necessárias para que o complexo marítimo possa continuar seu crescimento sem crises e descontinuidade. Não se pode admitir que à frente do maior porto do País sejam colocadas pessoas escolhidas apenas por que são ligadas a um parlamentar ou a um grupo político influente no jogo político de Brasília - o que infelizmente já ocorreu, mas que foi superado nos últimos anos. A direção da Autoridade Portuária deve ser técnica, deixando o jogo político-partidário para seu local de direito, Brasília.

A administração de um porto, especialmente do principal complexo marítimo do País, é um fator estratégico para seu crescimento. E como tal, seus ocupantes devem ser escolhidos com a seriedade que seus cargos demandam. Nada além disso.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

NOVO DIRETOR 1

Nomeado para uma das vagas na diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Felipe

Fernandes Queiroz, defendeu a viabilização de investimentos maciços e consistentes no setor. Ele considera o apoio a esses aportes como “etapa fundamental para o desenvolvimento socioeconômico nacional, contribuindo para o crescimento econômico, a geração de renda e de riqueza e, sobretudo, para a diminuição das desigualdades sociais e regionais do nosso país”. A declaração foi feita na tarde dessa quarta-feira, dia 14, na sede do órgão, em Brasília, quando foi apresentado pela diretoria da ANTT.

NOVO DIRETOR 2

Felipe Queiroz tomará posse no cargo em cerimônia a ser realizada na próxima segunda-feira, dia 19, na sede da ANTT. Ele irá ocupar a vaga de diretor aberta em fevereiro deste ano, com o término do mandato de Fábio Rogério Carvalho. E permanecerá na função até 18 de fevereiro de 2027.

FERROVIA 1

O Tribunal de Contas da União (TCU) autorizou a reformulação do contrato de construção da ferrovia Transnordestina. A decisão foi tomada pelo plenário na reunião da última terça-feira, dia 13. Com 1.735 quilômetros de linhas, o empreendimento irá ligar Eliseu Martins (PI) ao Porto de Pecém (CE), a fim de escoar as exportações da região de Matopiba, formada pelo sul do Piauí e do Maranhão, pelo oeste da Bahia e pelo norte de Tocantins.

FERROVIA 2

As obras da Transnordestina estão paradas há mais de uma década, tendo custado cerca de R$ 6 bilhões ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). E mesmo assim, não estão próximas de serem concluídas. O relator do processo da ferrovia no TCU, ministro Walton Alencar, argumentou que há interesse público na retomada dos trabalhos. A proposta que foi aprovada na Corte de Contas prevê o avanço da construção até Pecém e a devolução do trecho de Pernambuco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

NACIONAL - NOVOS DIRETORES TOMAM POSSE NA ANTAQ

Cerimônia contou com presença do ministro da Infraestrutura e dos atuais diretores da agência

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

A cerimônia contou com todos os cinco diretores e com o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) empossou os três novos diretores do órgão. A nomeação aconteceu durante cerimônia realizada ontem (14).

Foram nomeados Wilson Pereira De Lima Filho, Alber Furtado De Vasconcelos e Caio César Farias Leôncio. Eles irão compor o quadro de cinco diretores junto com o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e a diretora Flávia Takafashi.

Wilson Pereira Filho ocupará a vaga decorrente do término do mandato de Adalberto Tokarski. O vice-almirante teve o seu nome divulgado em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) no fim de novembro.

Já os outros dois diretores serão os primeiros a ocupar as novas cadeiras abertas após a aprovação da Medida Provisória (MP) 1120/22, que altera a estrutura administrava da agência ampliando de três para cinco o número de membros da diretoria colegiada da agência e cria seis cargos de assessor para dar apoio às novas diretorias. As duas nomeações junto com ampliação do quadro da agência foram publicadas no DOU de ontem.

Segundo o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, afirmou que o aumento do quadro de diretores não vem para atender um gargalo da agência, uma vez que a estrutura do órgão vem trazendo decisões céleres para o setor. Contudo, o aumento da diretoria trará melhorias na regulação.

“A Antaq está passando por um momento especial em sua história. Estamos ampliando o número de diretores. Algo que já vinha sendo perseguido e que é muito importante para a agência. Mesmo com quadro reduzido entregamos muito à sociedade em termos de competência e qualidade técnica. Mas tenho certeza que teremos uma melhoria na regulação e na qualidade de serviços prestado”, disse.

A cerimônia de posse dos diretores contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio. O tular da pasta comentou que o governo chegou a pensar em fundir a Antaq com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (An). Contudo, diálogos com o setor convenceram o governo a mudar de ideia e a reforçar a agência reguladora.

“Quando começamos a nossa gestão pensamos inicialmente em fazer a fusão da An com a Antaq. A importância do diálogo e das conversas me fez estar convicto que essa agência e com cinco diretores o que o setor hidroviário, da navegação e portuário precisa”, falou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

NACIONAL - ANTT EMPOSSA FELIPE QUEIROZ COMO DIRETOR

Novo diretor deverá assumir o cargo já na próxima segunda-feira
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

O agora ex-secretário de Transportes Terrestres Felipe Queiroz afirmou que buscará diálogo para fomentar setor

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) apresentou na tarde de ontem (14) o novo diretor Felipe Queiroz. Com mandato até 18 de fevereiro de 2027, Queiroz assume a vaga decorrente do término do mandato de Fábio Rogério Teixeira Dias de Almeida Carvalho, que finalizou em fevereiro deste ano.

A cerimônia contou com a presença do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, do diretor-geral da Agência, Rafael Vitale, do novo procurador-geral da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), Milton Gomes, a corregedora, Maria Carolina Arrais; e do auditor interno, João Vicente de Morais, que também foram apresentados.

Em seu discurso de posse, o agora ex-secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura (SNTT) afirmou que é preciso investir de forma maciça e consistente no setor de transportes. Também afirmou que irá trazer maior diálogo e transparência para buscar desenvolvimento aos transportes terrestres.

“Hoje assumo o compromisso de honrar com o mais alto espírito público o mandato a mim confiado. Para o setor regulado, prometo transparência e constante diálogo. Para as demais instituições da

administração, prometo não estar somente aberto para dialogar, mas, especialmente, para construirmos juntos o tão sonhado encontro do Brasil com o seu futuro de prosperidade e equidade", disse.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

NACIONAL - GOVERNO APROVA MAIOR PARTICIPAÇÃO DO SETOR PRIVADO NO PRÓ-TRANSPORTES

Com os novos recursos, o setor privado poderá realizar intervenções de mobilidade urbana em regiões mais impactadas
Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

O setor de mobilidade urbana deverá ser o mais beneficiado com o financiamento

O Conselho Curador do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (CCFGTS) aprovou a proposta do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR) possibilitando que concessionárias de infraestrutura de transportes possam ter acesso a recursos do fundo pelo Programa de Infraestrutura de Transportes e Mobilidade Urbana (Pró Transportes).

Na prática, concessionárias de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos passam a poder ter financiamentos para obras de mobilidade urbana em regiões afetadas por concessões ou autorizações de infraestrutura de transportes.

Segundo o secretário-executivo do MDR e representante da pasta no conselho curador, Helder Melillo, a nova modalidade de financiamento possibilitará melhoria nos centros urbanos do país.

"As intervenções devem contribuir para a melhoria da modalidade nos centros urbanos, a integração multimodal com a rede de transporte urbano, a ampliação das aplicações do Programa Pró-Transportes e o incremento do retorno das operações de crédito do FGTS", disse.

Já o secretário de Fomento, Planejamento e Parcerias do Ministério da Infraestrutura, e representante da pasta no conselho curador, Rafael Magalhães Furtado, o governo espera que a participação do setor privado melhore a performance do programa Pró-Transportes.

''Especificamente no setor de transportes, há uma expectava de quase R$ 2 bilhões de investimentos já contratados por empresas concessionárias, tanto de rodovias como ferrovias", falou.

Sobre o financiamento
Podem ser financiadas as seguintes modalidades: sistemas de transporte público coletivo; qualificação viária; transporte não motorizado; estudos e projetos; Planos de Mobilidade Urbana; e desenvolvimento institucional.

A Caixa Econômica Federal é o agente operador, responsável por monitorar e acompanhar o Programa Pró-Transporte, cuidando de vários aspectos, como a evolução física e financeira de contratos de financiamento, o acompanhamento de metas físicas e modais de transporte executados, dentre outros.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS CRESCERAM 30% EM NOVEMBRO

Dados são da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O aumento das exportações foi puxado, principalmente, pelo crescimento da agropecuária, indústria extrativa e indústria de transformação

NO ACUMULADO DO ANO, AS EXPORTAÇÕES TOTALIZARAM US$ 308,82 BILHÕES E AS IMPORTAÇÕES US$ 250,795 BILHÕES, COM SALDO POSITIVO DE US$ 58,025 BILHÕES

As exportações brasileiras de novembro cresceram 30,5%, comparadas ao mesmo mês do ano passado, resultando em uma receita de US$ 28,164 bilhões e um superávit de US$6,675 bilhões.

Já as importações no período tiveram queda de – 5,5%, contabilizando um valor de US$ 21,489 bilhões. A corrente de comércio, que é a soma das exportações e importações, atingiu US$ 49,654 bilhões. Os dados são da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia.

O aumento das exportações foi puxado, principalmente, pelo crescimento da agropecuária, indústria extrativa e indústria de transformação, apontou o órgão.

Na comparação entre os meses de novembro de 2022 e de 2021, o desempenho dos setores foi o seguinte: crescimento de US$ 96,19 milhões (60,8%) em agropecuária; crescimento de US$ 90,17 milhões (34,4%) em indústria extrativa e crescimento de US$ 139,91 milhões (21,5%) em produtos da indústria de transformação.

Na indústria extrativa, cresceram principalmente as vendas de óleos brutos de petróleo; na agropecuária o destaque foi a exportação de milho em grão; e na indústria de transformação houve crescimento de todos os principais produtos, com aumento significativo do volume exportado e valor dos óleos combustíveis e da carne bovina.

Entre os destinos dos produtos brasileiros, o mês de novembro registrou aumento de exportação para a China, pelo segundo mês consecutivo.

Já nas importações, o desempenho dos setores comparado a novembro de 2021 foi: queda de US$ -7,6 milhões (-27,0%) em agropecuária; queda de US$ -9,08 milhões (-9,9%) em indústria extrativa; e queda de US$ -28,78 milhões (-2,9%) em produtos da indústria de transformação.

Quanto aos países, as importações foram -18,4% com Estados Unidos, e - 35% com Canadá (-35,0%). Já com a China foi registrado aumento de 7,1% no mês 11.

ACUMULADO
Segundo o órgão, no acumulado do ano, as exportações totalizaram US$ 308,82 bilhões e as importações US$ 250,795 bilhões, com saldo positivo de US$ 58,025 bilhões.

Nas exportações, comparadas as médias de janeiro a novembro de 2022 com as de janeiro a novembro de 2021, houve crescimento de 19,9%. Em relação às importações, o crescimento foi de 25,5%.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

REGIÃO NORTE - EMPRESA FIRMA DOIS CONTRATOS COM O PORTO VILA DO CONDE

Horizonte Minerals firmou acordos para garantir operações de importação e exportação que envolvem o projeto Araguaia Níquel

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Vila do Conde foi escolhido porque, conforme a empresa, é o porto mais próximo da região do Araguaia, onde a exploração é feita

A empresa Horizonte Minerals Plc firmou dois contratos portuários de longo prazo com o Porto Vila do Conde, no Pará. Os acordos garantem as operações de importação de matérias-primas e a exportação de ferro-níquel que fazem parte do Projeto Níquel Araguaia, 100% de propriedade da empresa no Brasil. O projeto, em construção, tem previsão de produção para o primeiro trimestre de 2024.

Os contratos foram adjudicados ao Grupo Atlântica Matapi e Santos Brasil Tecon Vila do Conde, que operam no complexo paraense. Os contratos de cinco anos, com opção de prorrogação por mais cinco anos estão, segundo a companhia, alinhados com o custo de viabilidade da Horizonte Minerals.

Vila do Conde foi escolhido porque, conforme a empresa, é o porto mais próximo da região do Araguaia, onde a exploração é feita, além de oferecer serviços de entreposto alfandegado, áreas de desembarque, carga e armazenagem de acordo com as necessidades operacionais.

Para a Horizonte, garantir o mesmo porto para ambos os contratos, melhora a sinergia das operações por meio do transporte de materiais de consumo e produtos de ferroníquel, permitindo que as viagens de ida e volta tenham carga, maximizando a economia de custos.

O CEO da Horizonte Minerals, Jeremy Martin, explicou que os contratos também trazem condições para acesso a financiamentos.

“À medida que nos aproximamos de nossa primeira redução de dívida, esses contratos portuários são uma condição fundamental para acessar a linha de crédito, outro exemplo do progresso que estamos fazendo em termos de redução de risco do Projeto. Acada nova parceria que firmamos, damos mais um passo para permitir todo o potencial no Araguaia, e de forma mais ampla em todo o portfólio da Horizonte, para realizarmos nosso objetivo de nos tornarmos um produtor de níquel de baixo custo".

PROJETO

A Horizonte está desenvolvendo seu Projeto Araguaia Níquel (Araguaia), como a próxima grande mina de ferroníquel do Brasil.

O Araguaia é um projeto de mineração Classe 1 com um recurso escalável de alto teor, localizado ao sul do Distrito Mineiro de Carajás, no Estado do Pará, norte do Brasil.

A área possui infraestrutura bem desenvolvida, incluindo estradas, ferrovias e energia hidrelétrica, como resultado da atividade de mineração em Carajás.

O Estudo de Viabilidade, publicado em outubro de 2018, compreende uma operação de níquel lotérico em uma mina a céu aberto, que extrairá o minério a partir de diversas cavas, sendo processado em uma planta industrial de processamento metalúrgico central.

O processo metalúrgico compreende um forno elétrico rotativo de linha única (RKEF) para extrair o FeNi do minério lotérico. Após um período inicial de ramp-up (escalada), a planta industrial atingirá a capacidade total de aproximadamente 900.000 toneladas de minério seco por ano para produzir 52.000 toneladas de ferroníquel contendo 14.500 toneladas de níquel, por ano.

O produto FeNi será transportado por rodovia para o porto de Vila do Conde, ao norte do Estado, para venda a clientes no exterior. A vida úl inicial da mina é de 28 anos.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

REGIÃO NORTE – TEMPORADA DE CRUZEIROS DEVE INJETAR R$ 46 MILHÕES NA ECONOMIA DE SANTARÉM

Após dois anos de restrições causadas pela pandemia, Companhia Docas do Pará espera 23 navios
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

As embarcações vêm, principalmente, de países como os Estados Unidos, Inglaterra, Holanda e Alemanha

Os navios de cruzeiros retornaram ao Porto de Santarém, no Pará, após dois anos sem atividades em decorrência da pandemia de covid-19. Para a temporada 2022/2023 são esperados 23 navios que devem trazer ao município cerca de 28 mil turistas e injetar R$ 46 milhões na economia local, de acordo com a Secretaria Municipal de Turismo (Semtur).

As embarcações vêm, principalmente, de países como os Estados Unidos, Inglaterra, Holanda e Alemanha.

O primeiro navio a chegar ao complexo, via Rio Tapajós, foi o transatlântico Insígnia, da empresa marítima Oceania Cruises, no dia 24 de novembro, segundo a Companhia Docas do Pará (CDP), que administra o complexo.

Ancorado, cerca de 800 turistas e 400 tripulantes circularam nos pontos turísticos e comerciais da cidade.

Na semana seguinte, foi a vez do Cruzeiro Seven Seas Navegator, que aportou no domingo (27), com 557 turistas e 345 tripulantes.

Já o navio Voledam aportou na segunda-feira (28), trazendo 1.718 turistas e 647 tripulantes. A temporada está com rota em Santarématéabrilde2023.

Turismo
Segundo a Semtur, Santarém tem uma localização privilegiada, que permite aos navios passarem pela cidade tanto na ida quanto no retorno do percurso.

A região se destaca pela gastronomia, a base de peixes da região, o que desperta a curiosidade dos turistas estrangeiros. Há ainda o artesanato e pontos turísticos para visitar.

Nos retornos dos navios um dos destinos é a vila balneária de Alter do Chão, localizada a cerca de 37 km da zona urbana de Santarém, que já foi eleita como a praia de água doce mais linda do mundo, também apontada pelo Ministério do Turismo como um dos 25 destinos tendência para 2022.

O secretário municipal de Turismo, Alaércio Cardoso, ressaltou que a temporada 2022/ 2023 superou as de anos anteriores e está oferecendo emprego e renda para centenas de pessoas, em diversos segmentos econômicos.

“Hoje, Santarém é o município que mais recebe navios transatlânticos de turistas na região norte. Está à frente de Belém e de Macapá. Haverá dias de chegadas simultâneas em Santarém e em Alterdo Chão com os navios aportados. A nossa expectativa é de que na temporada 2023/2024 já estejamos recepcionando com o novo CAT em Alter do Chão”, informou Cardoso.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI PREMIA PESQUISADORES E INAUGURA VAGÃO DA INOVAÇÃO

Vale doou um vagão que foi transformado em um ambiente do Laboratório de Inovação
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Prêmio Porto do Itaqui está na sua primeira edição e destacou trabalhos em oito categorias

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), que administra o Porto do Itaqui, no Maranhão, realizou na última segunda-feira (12), a cerimônia de entrega do Prêmio Porto do Itaqui e inaugurou o Vagão da Inovação, espaço do Programa Porto do Futuro destinado a atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação do Complexo Portuário do Itaqui.

O Prêmio integra as ações do Laboratório de Inovação, no âmbito do Programa Porto do Futuro, desenvolvido em parceria com a Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Cientifico e Tecnológico do Maranhão (Fapema) para reconhecer e incentivar produções cientificas voltadas aos setores portuário, logístico e marítimo.

O Vagão da Inovação é fruto de uma parceria com a Vale, por meio da doação de um vagão. O veículo foi transformado em um ambiente do Laboratório de Inovação da EMAP, colorido pelo artista urbano Gil Leros, que assina a composição visual.

O presidente da EMAP/ Porto do Itaqui, Ted Lago, recebeu os convidados, dentre os quais o presidente da Fapema, André Santos; o secretário de Estado da Ciência, Tecnologia e Inovação, Davi Telles, representando o governador Carlos Brandão; além de representantes de instituições de ensino públicas e privadas e da comunidade portuária.

O Complexo Portuário do Maranhão é o maior do Brasil em movimentação de cargas e o Porto do Itaqui está consolidado como um hub de grãos e combustíveis e, de acordo com o presidente do Itaqui, Ted Lago.

“A ideia de premiar trabalhos científicos está associada à necessidade de se ver refletidos nas pesquisas e produções acadêmicas do estado temas dos setores portuário, logístico e marítimo, incentivando pesquisadores jovens e mais experientes a produzirem conhecimento e tecnologia que atendam demandas desse ecossistema, ampliando oportunidades para os maranhenses”, disse.

O presidente da Fapema, André Santos, chamou a atenção para o fomento ao ecossistema de inovação por meio da pesquisa aplicada. “São recursos da EMAP, em um total de R$ 40 milhões para os próximos dez anos, sendo R$ 10 milhões investidos em 2022, em uma ação de incentivo para que se produza mais pesquisa para a área portuária”, disse.

Antes do anúncio dos premiados foi realizada palestra do sócio executivo da Gartner, professor Paulo Henrique da Cruz Júnior, sobre o tema ‘Como Inovar na jornada de projetos e produtos: desafios e benefícios’. Em um dos trechos de sua apresentação, ele destacou a importância de se “difundir a capacidade tecnológica por toda a organização, não apenas mantê-la centralizada em um setor”. Isso, segundo Paulo Henrique, “vai potencializar os resultados”.

PREMIADOS
Contemplada em duas categorias, de Jovem Cientista e Mulher Pesquisadora Destaque, a estudante Michelly Glayce dos Santos foi a revelação desta primeira edição do Prêmio Porto do Itaqui. “Estou muito feliz com essa premiação, que irá agregar valor não só neste meu início de carreira, mas na minha vida profissional como cientista e pesquisadora”, disse.

O troféu entregue aos contemplados foi uma miniatura das bianas, embarcações tradicionais do Maranhão. As peças foram confeccionadas por alunos do Centro Vocacional Tecnológico Estaleiro Escola, na disciplina Modelismo Naval, sob a orientação do professor Sebastião de Jesus Barros.

A escolha simboliza o respeito aos saberes ancestrais e representa o estimulo à pesquisa cientifica que o Prêmio Porto do Itaqui promove, para que os bons ventos do conhecimento soprem a favor da ciência, contribuindo para o desenvolvimento do Maranhão, do Brasil e do mundo.

O Prêmio Porto do Itaqui, em sua primeira edição, destacou trabalhos nas seguintes categorias: Jovem Cientista, Argo Cientifico, Jornalismo Cientifico, Inovação Cientifica, Tese de Mestrado, Tese de Doutorado, Pesquisador Sênior e Mulher Pesquisadora Destaque.

OS PREMIADOS

JOVEM CIENTISTA
1º lugar - Michelly Glayce dos Santos Queiroz. Orientadora:
Cláudia Klose Parisi
2º lugar - Matheus Henrique Silva Cavalcante. Orientador: Jorge Bertoldo Júnior

ARTIGO CIENTÍFICO
Jonatas da Silva Castro JORNALISMO CIENTÍFICO Sebasão Borges Júnior

INOVAÇÃO TECNOLÓGICA
Paulo Roberto Campos Flexa Ribeiro Filho

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
1º lugar - José Lucas Marns Viana. Orientadora: Raimunda Nonata Fortes Braga
2º lugar - Arthur Vinicius Sousa Silva. Orientador: Glauber Cruz
3º lugar - Adriano de Lima Santos. Orientador: Denilson da Silva Bezerra

TESE DE DOUTORADO
Débora Batista Pinheiro. Orientadora: Raimunda Nonata Fortes Braga

PESQUISADOR SÊNIOR

1º lugar - Marco Valério Jansen Cutrim 2º lugar - Gilvanda Silva Nunes 3º lugar - Alexandre Cesar Muniz de Oliveira

MULHER PESQUISADORA DESTAQUE
Michelly Glayce dos Santos Queiroz
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

REGIÃO SUDESTE - PEDÁGIOS DAS RODOVIAS PAULISTAS SOBEM 11,73% A PARR DE AMANHÃ

Reajuste foi autorizado pela Artesp para 11 concessionárias que atuam no Estado
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A tarifa na praça de pedágio da rodovia dos Imigrantes aumentará para R$ 33,80 a partir de zero hora de amanhã (16)

"EM 30 DE JUNHO, A SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES DO ESTADO DE SÃO PAULO ANUNCIOU QUE OS PEDÁGIOS NÃO SERIAM REAJUSTADOS ESTE ANO POR CONTA DOS CONSECUTIVOS AUMENTOS NO VALOR DO DIESEL"

ANDRÉ NEIVA
presidente do Sindisan

As tarifas de pedágio das principais rodovias paulistas concedidas terão reajuste de 11,73% a partir de zero hora de amanhã (16). O aumento foi autorizado pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) e as deliberações foram publicadas no Diário Oficial do Estado de ontem (14).

Para as concessionárias Tebe, Intervias, Triângulo do Sol, Renovias e Colinas, a Artesp autorizou aumento de 10,723387%, com base na evolução do IGPM (Índice Geral de Preços – Merca do), do IBGE, entre junho de 2021 e maio de 2022.

Já para as concessionárias Autoban, Rota das Bandeiras, Via Oeste, Cart, Via Rondon, SPVias, Rodovias do Tietê, Ecovias, Ecopistas, Rodoanel Oeste e Rodoanel trechos Sul e Leste foi deliberada a correção de 11,731213%, com base no IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo), entre junho de 2021 e maiode2022.

No Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), administrado pela Ecovias, o valor do pedágio na Imigrantes aumentará de R$30,20 para R$ 33,80. O sistema, composto por quatro rodovias, liga o planalto às duas margens do Porto de Santos pela Via Anchieta (Santos) e pela Cônego Domenico Rangoni (Guarujá).

Transportadores surpreendidos
O anúncio do aumento nas tarifas de pedágio das rodovias paulistas pegou o setor de transportes de surpresa. Representantes de sindicatos patronais afirmam que não esperavam por reajuste neste ano, conforme foi garantido pela Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo em junho.

"Em 30 de junho, a Secretaria de Logística e Transportes do Estado de São Paulo anunciou que os pedágios não seriam reajustados este ano por conta dos consecutivos aumentos no valor do diesel. Desta forma, não estávamos esperando este aumento ainda em 2022", afirmou o presidente do

Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva.

Já o presidente do Conselho Superior e de Administração do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP), Adriano Depentor, disse que houve quebra de acordo. “Houve um acordo de que esse reajuste ocorreria apenas no final do mês, mas agora foi antecipado, e o segmento não tem como tentar mais uma postergação enquanto não entrar o novo governo. Não esperávamos por este reajuste agora, as transportadoras não fizeram previsão deste custo extra neste período de grande movimentação”, ressaltou.

Depentor salientou que o reajuste dos pedágios “não é saudável no atual momento, visto que estamos no meio das operações de transporte das demandas de Natal, safra, além do setor já estar impactado pelo custo do diesel e pela defasagem do frete. Esse é mais um aumento que interfere no resultado da atividade de transporte e, com certeza, precisará ser repassado, já que não há como absorver”.

Impacto na economia
O presidente do Sindisan alertou que haverá impacto na economia. “O pedágio é responsabilidade do embarcador e não faz parte da composição do frete. Entretanto, o aumento pesa para o exportador/ importador e reflete no Custo Brasil e no preço do produto final”, explicou.

Para o presidente do SETCESP, Adriano Depentor, o reajuste não é saudável em meio às demandas de Natal, entre outros fatores

NAS RODOVIAS SOB CONCESSÃO DA TEBE, INTERVIAS, TRIÂNGULO DO SOL, RENOVIAS E COLINAS, AS TARIFAS SERÃO CORRIGIDAS EM 10,723387%, COM BASE NO IGPM DO PERÍODO DE JUNHO DE 2021 A MAIO DE 2022

Contudo, o representante do SETCESP também explicou como o aumento de tarifa impacta no custo do transporte. “O pedágio não faz parte da composição do cálculo do frete, é uma tarifa em forma de repasse, por conta do vale-pedágio, e o impacto para nós, transportadores, é de 100%. No caso da carga fracionada, é proporcional a cada 100 kg ou fração para cada cliente considerando a distância percorrida, mas na carga lotação o impacto é total”, pontuou.

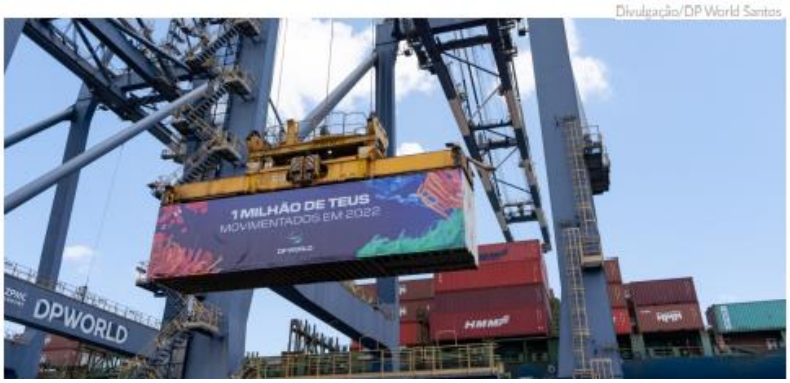
“O que o setor realmente quer e precisa é um realinhamento dessa tarifa, com novas modalidades de cobrança por quilômetro utilizado da rodovia, por exemplo, e novas licitações de concessões, para que realmente tenhamos uma tarifa mais justa”, finalizou Depentor.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

REGIÃO SUDESTE - DP WORLD SANTOS ALCANÇA RECORDE DE MAIS DE 1 MILHÃO DE TEU MOVIMENTADOS EM 2022

É o maior volume operado em um ano desde o início de suas atividades, em 2013
Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A DP World Santos movimentou mais de 1 milhão de TEU neste ano, que equivalem a 583 mil contêineres. O marco é inédito para o terminal localizado no Porto de Santos (SP) e ocorreu durante a operação do navio Log-In Pantanal, do armador Log-In.

Segundo a companhia, do total de cargas cheias movimentadas, 24% foram de exportação, com destaque para alimentação e commodities (celulose, minérios e cerâmica), e 20% de importação, principalmente dos setores químico, automovo e de produção de máquinas e equipamentos.



Ao todo, a DPW Santos operou 583 mil contêineres e espera encerrar o ano com um volume 15% maior do que o registrado em 2021

As operações de contêineres já são 13% superior à registrada em todo o ano passado, quando atingiu 948 mil TEU, e corresponde a cerca de 25% da movimentação anual do complexo portuário santista. A empresa espera encerrar 2022 com movimento 15% maior do queem2021.

O diretor-presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, comemora a marca e destacou que, apesar da diversificação das atividades do terminal, a operação de contêineres segue sendo estratégica para os negócios da empresa. “Estamos trabalhando para que, em breve, novos investimentos sejam anunciados a fim de garantir ainda mais capacidade para que o Porto de Santos fique à frente da demanda”, destacou.

Sobreos fatores que contribuíram para os resultados do ano, a DPW informou que deu início a uma nova linha de serviço regular, o Far East India Lan America Service (FILService), do armador HMM.

Para 2023, a companhia tem a expectava de ampliar as operações de contêineres em torno de 5% a 10%. “A empresa possui atualmente mais de 130 mil metros quadrados de área disponível com potencial para serem utilizados para futuros projetos de expansão. Como parte dos investimentos, planeja-se o aumento da capacidade instalada do terminal, além de uma expansão nas operações de celulose. Os valores esmados de investimentos ainda estão sendo analisados”, informou a DPWSantos.

A empresa acrescentou ainda que pretende ampliar os serviços logísticos. “A DPWorld Logistics, braço logístico do Grupo DPWorld, deverá ter um papel cada vez mais estratégico em nossas operações, passando a oferecer dentro do seu portfólio o serviço porta-a-porta, ou seja, a logística completa da carga dos clientes nas operações de importação e exportação”, finalizou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/12/2022

SOPESP 25 anos

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CAPITANIA DOS PORTOS INICIA OPERAÇÃO VERÃO NA BAIXADA SANTISTA

Informações: Santa Portal (15 de dezembro de 2022)

A Marinha do Brasil e a Capitania dos Portos de São Paulo iniciaram nesta quarta-feira (14) a Operação Verão, que mobilizará 600 militares, 20 embarcações e 20 viaturas. A previsão de término da Operação é no dia 15 de março de 2023.

Com o tema “Navegue Seguro: a nossa melhor escolha”, a ação tem o propósito de reduzir o número de acidentes de navegação. De acordo com a Capitania dos Portos, serão intensificadas as ações

de inspeção naval nas áreas de maior concentração de esporte e recreio, visando à fiscalização de proprietários e condutores.

Foto por: Reprodução/Freepik

O Capitão de Mar e Guerra, Robledo de Lemos Costa e Sá, explica que as pessoas que desejam praticar atividades náuticas devem ser responsáveis. “Isto é, que estejam qualificados, habilitados, para conduzir aquele determinado tipo de embarcação”, diz. As embarcações de esporte e recreio, como lanchas e motos aquáticas, serão o foco principal das fiscalizações.

O Capitão ressalta que é necessário um planejamento da viagem e que os condutores avisem suas respectivas marinas. “É importante que os celulares estejam carregados, que evitem a bebida alcóolica, que façam manutenção nas embarcações, verifiquem se tem combustível, se os rádios dos barcos estão funcionando e que verifiquem, principalmente, as condições climáticas”, explica.

De acordo com Costa e Sá, a Capitania atua em conjunto com as Prefeituras da Baixada Santista, com as Guardas Civis Municipais (GCM), Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros.

A Capitania dos Portos orienta que todo cidadão auxilie a Marinha do Brasil na fiscalização do tráfego aquaviário. As denúncias podem ser feitas pelo endereço eletrônico cpsp.ouvidoria@marinha.mil.br ou pelos telefones (13) 3321-3455 e (13) 3321-3456. A Marinha disponibiliza, ainda, o telefone 185 para denúncias e emergências náuticas.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

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

Informações: Ministério da Infraestrutura (15 de dezembro de 2022)

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: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

COPERSUCAR REDUZ EM 84% O VOLUME DE RESÍDUOS ENCAMINHADOS AOS ATERROS

Informações: Agroplanning (15 de dezembro de 2022)

Imagem: Agroplanning

Uma das prioridades da operação logística realizada pela Copersucar, maior comercializadora de açúcar e etanol do mundo, é o cuidado com o meio ambiente. Entre as diversas ações que vêm conquistando resultado sustentável positivo, destaca-se o trabalho da gestão ambiental para o direcionamento correto dos resíduos e a redução do uso de aterros sanitários.

Nas últimas quatro safras, a destinação para os aterros caiu 84%. Grande parte deste desempenho a favor do meio ambiente deve-se à expansão do trabalho de reciclagem, reutilização e compostagem dos resíduos. Desde a safra 2018/2019, o volume de resíduo orgânico tratado cresceu 45%, totalizando, no último ciclo, mais de 951 toneladas. Considerando apenas os últimos 12 meses, a evolução foi de 19%.

“Nosso objetivo é buscar o que chamamos de Aterro Zero. No último biênio, ampliamos a prática de métodos mais nobres, como a reciclagem, a reutilização e a compostagem, o que contribuiu significativamente para a redução do descarte de resíduos nos terminais. E foi um desafio ainda maior, pois todo este ganho ambiental foi conquistado em um período em que crescemos a nossa produção e comercialização”, comenta Fabiano Messias, gerente de operações da Copersucar.

Fabiano Messias, Gerente de Operações Portuárias da Copersucar. Imagem: Agroplanning

Boa parte dos projetos que impulsionam este crescimento surge de dentro da própria companhia, através do Sistema Integrado de Melhoria Contínua (SIM), desenvolvido pela Copersucar para aperfeiçoar os processos operacionais nos seus terminais.

É o caso da iniciativa de uma colaboradora da Copersucar, Renata Junko, que utilizou a metodologia Lean para trabalhar o reaproveitamento de parte do material de varrição gerado no Terminal Açucareiro Copersucar (TAC), localizado em Santos.

O terminal retira uma média de 220 toneladas de resíduos orgânicos por ano, compostos em sua maioria por restos de produtos (como açúcar, soja ou milho), água e outros componentes e materiais (impurezas). Até então, a compostagem deste resíduo, que tinha como produto final o adubo, gerava um custo de mais de 100 mil reais por ano.

O projeto focou na economia circular e recuperação energética, reciclando o material de varrição para produzir álcool de limpeza. Esse processo permitiu eliminar os custos de transporte e tratamento, agregando principalmente um ganho ambiental ainda maior, uma vez que o álcool produzido retorna como material para limpeza.

“Muitas vezes um projeto ambientalmente adequado não se viabiliza devido ao alto custo, e para que se sustente é importante olhar para soluções que contemplem tanto os aspectos ambientais quanto os financeiros”, completa Junko.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

FIERN FUNDA CLUSTER TECNOLÓGICO NAVAL DO RN, QUE VAI TRAÇAR ESTRATÉGIAS PARA A ECONOMIA DO MAR DO ESTADO

Fonte: Agência Porto Consultoria (15 de dezembro de 2022)

O Cluster Tecnológico Naval do Rio Grande do Norte foi fundado nesta quarta-feira (14), na Casa da Indústria, sede da Federação das Indústrias do Rio Grande do Norte (FIERN). O presidente da Federação, Amaro Sales de Araújo, presidiu a reunião com os representantes das empresas fundadoras do Cluster — FIERN, SENAI-RN, Coopesbra, 3R Petroleum, Intermarítima Portos & Logística e Emgepron —, que vai pensar, debater e trabalhar conjuntamente estratégias e ações para a Economia do Mar do estado.

“É um momento de ascensão da economia do Rio Grande do Norte. Com o Cluster, temos a oportunidade de discutir conjuntamente toda a economia do mar, que envolve energia, pesca, defesa, manufatura, transporte e serviços. Dentro dessas temáticas está a fonte de energia mais importante para o estado, que é a eólica offshore”, comenta Amaro.

Sobre as empresas fundadoras da associação, o presidente da FIERN afirma que “o Cluster precisava ter essas empresas-âncora que trazem contribuições muito importantes”. “Ainda no início de 2023 convidaremos outros atores para somar aos trabalhos”, ressalta.

O Cluster será um ambiente para promover o desenvolvimento da economia do mar no Rio Grande do Norte. O Estado tem expressivas potencialidades para desenvolvimento nos diversos setores relacionados com a atividade marítima, mas até agora não contava com uma instituição dedicada exclusivamente a articular empresas, entidades e órgãos públicos que atuam nessa área. O Cluster Naval do RN – o primeiro da região Nordeste e o terceiro do país – terá essa atribuição.

O diretor 1º tesoureiro da FIERN, Roberto Serquiz, relata que viu nascer esse projeto na Federação como forma de aproveitar todo um potencial no nosso estado. “Hoje temos um avanço com a chegada de novos associados ao Cluster para a junção de forças nesse ambiente de prosperidade, onde cria-se um horizonte positivo”, destaca.

Gabriel Calzavara, presidente da Cooperativa de Produção e Serviços da Cadeia Produtiva da Pesca e da Aquicultura do Brasil (Coopesbra) e do Sindicato da Indústria da Pesca do RN (Sindipesca-RN), conta que “nós reunimos, com o Cluster, em torno de um objetivo que é utilizar o mar de uma maneira integrada, consciente e de forma sustentável”.

“Realmente precisamos praticar as vantagens comparativas do nosso estado para torná-lo mais competitivo. Com o Cluster, temos um ambiente onde começamos a difundir a mentalidade marítima. O DNA do mar precisa ser mais difundido em todo o país e temos esse papel fundamental de falar do mar como um espaço geopolítico estratégico integrado e criar inteligência para ajudar a desenvolver o Brasil”, destaca Calzavara.

O Almirante Edésio Texeira, diretor-presidente da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), participou da fundação por videoconferência e parabenizou a FIERN pela iniciativa de fundar um Cluster no estado. “Cumprimento o presidente Amaro por entender a relevância dessa associação e de ter uma forma inovadora de gerência da associação. Além disso, tendo como âncora a energia eólica offshore, que é um segmento importantíssimo principalmente no RN e para a transição energética do país”, declarou.

Ricardo Savini, diretor-presidente da 3R Petroleum, uma das maiores companhias de óleo e gás onshore no Brasil e fundadora do Cluster Naval do RN, também esteve presente na reunião. “Estamos totalmente imersos na economia do mar, então, para nós, faz muito sentido pensar e repensar esse segmento. Além disso, o RN é um gigante da energia no Brasil, com muito potencial nas bacias petrolíferas e nas energias renováveis”, disse.

Já Roberto Zitelman, diretor-presidente da Intermarítima Portos & Logística, que também faz parte da fundação, relata que “nossa empresa foi fundada no mar e sempre contou com atuação nesse ambiente, então temos o mar no nosso DNA”. “Estamos felizes com a recepção no Rio Grande do Norte, onde chegamos três anos atrás para, inicialmente, prover a logística de parques eólicos onshore, e vemos grandes oportunidades com o Cluster”, afirmou.

Também participaram da reunião o diretor 1º secretário da FIERN, Heyder Dantas; o diretor de inovação da FIERN Djalma Barbosa da Cunha Júnior; o diretor do MAIS RN, Marcelo Rosado; o diretor regional do SENAI-RN, Rodrigo Mello; o superintendente do SESI-RN, Juliano Martins; o superintendente do IEL-RN, Juan Saavedra; o coordenador do MAIS RN, José Bezerra Marinho; a gerente de Comunicação da FIERN, Juliska Azevedo; o assessor jurídico da FIERN, Davis Costa; o gerente técnico do MAIS RN, Pedro Albuquerque; o diretor da Intermarítima, Ricardo Zitelman; o diretor estadual da Intermarítima, Valmir Araújo; o consultor da Emgepron, Almirante Elis Öberg; o diretor operacional de offshore da 3R, Maurício Diniz; a gerente de relacionamento institucional da 3R, Larissa Dantas; e a gerente de comunicação social da 3R, Sabrina Netto.

Cluster Naval do RN
Diante da necessidade de pensar e atuar estrategicamente as ações que utilizam o mar direta ou indiretamente, surge no Rio Grande do Norte o Cluster Tecnológico Naval do RN, uma associação que reúne entidades representativas, empresas públicas e privadas, instituições acadêmicas e órgãos públicos ligados à Economia do Mar no Rio Grande do Norte para otimizar o desenvolvimento dos setores que a compõem.

A economia do mar é um conceito que envolve as atividades econômicas que apresentam influência direta do mar, incluindo aquelas que não têm o mar como matéria-prima, mas que são realizadas nas adjacências marítimas.

O Cluster foi deflagrado em maio, a partir da iniciativa do Sistema FIERN e da Emgepron, da Marinha – principal referência em engenharia naval estratégica no Brasil. A expectativa é que o Cluster Naval do RN atue de forma a aproveitar as características que o estado possui de forma a fortalecer investimentos, políticas públicas, legislações e todas as questões e tomadas de decisão que envolvam Economia do Mar.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

NOVOS DIRETORES DA ANTAQ SÃO EMPOSSADOS NESTA QUARTA-FEIRA (14)
Informações: ANTAQ (15 de dezembro de 2022)

Imagem: ANTAQ

No final da tarde desta quarta-feira, a nova diretoria da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) será recebida na sede, em Brasília. A cerimônia irá empossar Wilson Pereira de Lima Filho, Alber Furtado de Vasconcelos Neto e Caio César Farias Leôncio, e a Agência agora contará com cinco diretores – tendo em vista a atuação vigente do Diretor-Geral Eduardo Nery e da diretora Flávia Takafashi.

Novos Diretores
Wilson Pereira de Lima Filho é vice-almirante, doutor em ciências navais e esteve por 45 anos na Marinha do Brasil, onde foi comandante dos navios Araçatuba e Almirante Gastão Motta. Foi Diretor de Portos e Costas, comandante da 2ª Divisão da Esquadra, chefe do estado-maior do Comando de Operações Navais e comandante do 8º Distrito Naval, além de ter sido Capitão dos Portos de

Alagoas e do Rio de Janeiro. Entre 2018 e 2022 foi presidente do tribunal marítimo. Seu mandato será até 18 de fevereiro de 2027.

Alber Furtado de Vasconcelos Neto é servidor público federal, no cargo de analista do Ministério da Economia. Formado em engenharia civil, mestrado em engenharia hidráulica e ambiental, Alber atuou como Gerente de Portos Organizados e Superintendente de Outorgas na Agência. Também exerceu cargos na Secretaria de Portos – como o de diretor de gestão de riscos e custos e, ainda, diretor de gestão e modernização portuária. Seu mandato será até 13 de dezembro de 2026.

Caio César Farias Leôncio é graduado em direito pelo Centro Universitário de Brasília, com pós-graduação em direito tributário pelo Instituto Brasileiro de Estudos Tributários (Ibet) e _Latin Legum Magister_ (LL. M) em direito empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Integrou a comissão de juristas do Senado Federal responsável pela elaboração de anteprojetos de proposições legislativas voltados para simplificar o processo administrativo e tributário nacional. É advogado, inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil, seccional do Distrito Federal, com mais de dez anos de atividade profissional perante vários tribunais do país, tendo se dedicado durante sua carreira ao direito público, em especial direito tributário e administrativo, e vem acompanhando o setor de infraestrutura. Seu mandato será até 13 de dezembro de 2027.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

COM REDUÇÃO NA TAXA DE CRESCIMENTO, SETOR DE ROCHAS ESPERA MANTER SALTO DADO EM 2021

Informações: Centro Rochas (15 de dezembro de 2022)

Faltando menos de um mês para o encerramento de 2022, o setor de rochas ornamentais brasileiro registrou, no acumulado até novembro, redução de 0,66% na taxa de crescimento. Nesse período, o Brasil exportou 1,215 bilhão de dólares. O dado foi divulgado pelo Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais (Centrorochas) que reafirma sua expectativa de concluir 2022 com faturamento bem próximo ao registrado no ano passado, cerca de 1,34 bilhões de dólares.

O setor começou o ano de forma positiva. Ainda no primeiro semestre registrou evolução de quase 11% em relação ao ano anterior. Depois, ainda em setembro, atingiu a marca de 1 bilhão de dólares de faturamento com as exportações, antecipando em um mês o valor registrado em 2021. Em outubro e novembro, no entanto, houve queda de mais de 20% no faturamento.

“O fechamento do ano depende totalmente do comportamento do mercado neste último mês. Somos otimistas e nossa expectativa é de alcançar, pelo menos, o mesmo faturamento anual de 2021, mas caso dezembro repita o movimento de queda registrado em outubro e novembro, a indicação é de uma queda anual de 3% em relação ao ano de 2021. São muitos os desafios: complexidade logística, alto valor do frete marítimo, principais clientes com estoque abastecido e, claro, concorrência com os materiais artificiais, mas somos um setor otimista e resiliente. Temos buscado a expansão de mercados e novas formas de atender os mercados tradicionais”, declara o presidente do Centrorochas, Tales Machado.

O dirigente da entidade nacional aponta ainda que os produtos brasileiros vêm perdendo competitividade em razão da diferença dos valores de fretes marítimos praticados no Brasil, frente a outros países. O Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais aponta ainda outros fatores relevantes para o cenário atual, tais como volumes em estoque nos depósitos dos principais importadores das rochas nacionais e a destinação de recursos para aquisição de produtos sintéticos indianos em virtude da sobretaxa aplicada pelos Estados Unidos sobre esses produtos. “A introdução deste encargo levou à aquisição extra de volumes antes da entrada em vigor da referida taxação”, detalha Tales.

Mais ações internacionais

Estados Unidos, China e Itália foram os principais destinos das rochas ornamentais brasileiras em 2022, representando respectivamente 58%, 13% e 8% do total das exportações. Várias ações voltadas para o mercado externo estão programadas para 2023, por meio do It's Natural – Brazilian Natural Stone, projeto para promoção das rochas brasileiras no mercado internacional.

O programa, executado pelo Centrorochas, em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) está em fase de renovação contratual e prevê ações em oito mercados principais (Austrália, China, Estados Unidos, Emirados Árabes, Índia, Itália e México) e quatro secundários (Alemanha, Reino Unido, Turquia e Vietnã).

"Além de ações diretas nesses mercados, a exemplo de participação em feiras, realização de palestras, estudos de mercados, dentre outras, no início do ano iniciaremos um projeto voltado à análise do ciclo de vida da rocha ornamental brasileira. Sustentabilidade é um assunto presente na pauta internacional e não podemos perder mais tempo", conclui Tales Machado.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

CONAB ELEVA EM 1% PREVISÃO DE SAFRA DE CAFÉ DO BRASIL
Fonte: Money Times (15 de dezembro de 2022)

A safra de café do Brasil em 2022 foi estimada nesta quinta-feira em 50,9 milhões de sacas de 60 kg, alta de 1% na comparação com a previsão de setembro, de acordo com o quarto e último levantamento da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) para a temporada.

Com isso, a colheita de café do maior produtor e exportador global deve avançar 6,7% ante 2021, mas terá queda de 19,3% em relação ao recorde de 2020, segundo a estatal.

O ano de 2020 foi de alta no ciclo bianual da variedade arábica. Em 2022, contudo, as produtividades ficaram abaixo do potencial pois foram afetadas por seca e geadas em 2021, segundo dados da Conab.

Um bom exemplo do impacto do clima pôde ser visto na safra de café arábica de Minas Gerais, maior produtor nacional, que recuou 1,3% ante 2021.

No país, a Conab estimou a safra de arábica em 32,7 milhões de sacas, com alta ante a previsão anterior (32,4 milhões) e na comparação com 2021 (31,4 milhões de sacas).

Já a produção de cafés canéforas (conilon/robusta) somou um recorde de 18,2 milhões de sacas, ante 18 milhões sacas na previsão anterior e 16,29 milhões em 2021.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

GOVERNO REGULAMENTA PROGRAMA PARA RENOVAR FROTA RODOVIÁRIA
Fonte: Agência Porto Consultoria (15 de dezembro de 2022)

O governo federal regulamentou as regras do Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária (Programa Renovar) ao publicar o Decreto nº 11.276/2022. Com a medida, será possível colocar em prática a política proposta pelo Ministério da Economia para estimular, de forma voluntária, a retirada de circulação de veículos que não atendam aos parâmetros técnicos de rodagem ou que tenham mais de 30 anos de fabricação. Os benefícios se aplicam a caminhões, implementos rodoviários, ônibus, micro-ônibus, vans e furgões. As novidades deverão ajudar, especialmente, os motoristas autônomos, que detêm frota mais antiga.

Os princípios do Programa Renovar já estavam presentes na Lei nº 14.440/2022, de setembro deste ano (originária da Medida Provisória nº 1.112/2022). A regulamentação, entretanto, era etapa indispensável para permitir a efetiva execução do programa. O novo Decreto nº 11.276/2022,

publicado na edição da última sexta-feira (9/12) do Diário Oficial da União, foi assinado pelo Presidente da República, Jair Bolsonaro; e pelos ministros da Economia, Paulo Guedes; da Infraestrutura, Marcelo Sampaio Cunha Filho; e do Meio Ambiente, Joaquim Leite.

O objetivo do Programa Renovar é aumentar a produtividade, a competitividade e a eficiência da logística no país, além de melhorar a qualidade de vida dos profissionais de transporte. A medida também dá mais segurança nas estradas e reduz a emissão de gases no meio ambiente, ao equipar a frota nacional com veículos menos poluentes. Ao lançar o programa, o governo alertou que estudo da Universidade de São Paulo (USP) demonstra que caminhões e ônibus respondem por 47% da poluição do ar por carbono negro na cidade de São Paulo, apesar de representarem somente 5% da frota veicular. Ao mesmo tempo, a iniciativa ajuda a reduzir o “Custo Brasil”, ampliando a competitividade do país no mercado internacional.

Eficiência
Quando encaminhou a proposta de criação do Programa Renovar ao Congresso, o Poder Executivo citou, entre outros dados, informações da Secretaria Nacional de Trânsito, indicando haver 3,5 milhões de caminhões em circulação 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.

Ao justificar a importância da proposta, o governo também mencionou que a idade média da frota de transporte de cargas nacional acima de 3,5 toneladas é de 14,8 anos, conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Trata-se, portanto, de uma idade média avançada em comparação com os países desenvolvidos, nos quais a idade média da frota circulante gira em torno 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). No primeiro momento, 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.

O Renovar está alinhado aos preceitos de outra iniciativa do governo, o Programa de Incentivo ao Transporte Rodoviário de Cargas, o “Gigantes do Asfalto”, lançado em maio de 2021. O Gigantes do Asfalto é um instrumento de coordenação, articulação e incentivo a programas, além de facilitar a promoção da saúde e do bem-estar dos brasileiros que trabalham no setor. Com a execução do programa, espera-se prover melhores condições de trabalho para os caminhoneiros e contribuir para o equilíbrio da remuneração no âmbito da estrutura logística rodoviária do país, além de reduzir burocracia.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

MERCADO MARÍTIMO DEVE CRESCER MÉDIA DE 2,1% ENTRE 2023 E 2027
Informações: SINDOP (15 de dezembro de 2022)

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, consequentemente, 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: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

ONU ESPERA AVANÇO EM NEGOCIAÇÕES PARA EXPORTAÇÕES RUSSAS DE FERTILIZANTES

Informações: Money Times (15 de dezembro de 2022)

Imagem: China Daily via REUTERS/Files

Um alto funcionário da ONU expressou otimismo nesta quinta-feira de que haveria avanço nas negociações para facilitar as exportações de fertilizantes russos.

Uma extensão do acordo de exportação de grãos pelo Mar Negro foi acertada em novembro, embora a Rússia tenha reclamado que suas preocupações com as exportações de fertilizantes não foram endereçadas.

A secretária-geral da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, Rebeca Grynspan, responsável pela área de fertilizantes do acordo, disse que está focada em superar os obstáculos remanescentes desde a renovação.

“Estou cautelosamente otimista de que podemos ter um progresso importante em breve”, disse ela a repórteres em Genebra. Ela se recusou a dar mais detalhes sobre as razões de seu otimismo.

Representantes russos e ucranianos discutiram anteriormente a possibilidade de a Rússia retomar as exportações de amônia, usada para produzir fertilizantes, em troca de um acordo que libertaria um grande número de prisioneiros ucranianos e russos.

O chefe do Comitê Internacional da Cruz Vermelha (CICV) disse na quarta-feira que um grande acordo de troca de prisioneiros de guerra era uma “possibilidade” no conflito Ucrânia-Rússia.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

RODOVIA DE HIDROGÊNIO DA ESCÓCIA PARA ROTERDÃ É LANÇADA

Informações: Port Technology (15 de dezembro de 2022)

O Net Zero Technology Center e a ERM anunciaram o lançamento do projeto Liquid Organic Hydrogen Carrier (LOHC) para transporte de hidrogênio da Escócia (LHyTS). Imagem: Port Technology

O projeto, anunciado a 14 de dezembro, terá um papel fundamental na exportação de hidrogénio da Escócia para Roterdão.

Ao fornecer uma rota de exportação para vários destinos europeus, incluindo Rotterdam, este projeto procura demonstrar que o LOHC, na forma de metilciclohexano (MCH), pode ser transportado com sucesso em escala.

O projeto será entregue por um consórcio internacional diversificado, incluindo Axens, Chiyoda, EnQuest, ERM, Koole Terminals, Porto de Roterdã, Governo Escocês, Conselho das Ilhas Shetland, Storegga e o Centro de Tecnologia Net Zero.

Andrew Sneddon, diretor de consultoria da ERM, disse: “A ERM dá as boas-vindas a esta oportunidade e está muito satisfeita por fazer parte desta iniciativa que estará no centro do desenvolvimento de uma grande contribuição para alcançar energia com emissões zero”.

“Estamos entusiasmados por nos juntarmos a este importante projeto de transição energética para o norte da Europa”, acrescentou o vice-presidente executivo de Novo Desenvolvimento e Transformação da Axens, Patrick Sarrazin.

Juntos, os sócios realizarão estudos de engenharia com o objetivo de criar um projeto piloto como prelúdio para a exportação em larga escala.

O hidrogênio facilitará várias aplicações de descarbonização.

Alinhado com a declaração de política de hidrogênio do governo escocês, este projeto gerará 5 Gigawatts de hidrogênio renovável e de baixo carbono até 2030 e 25 gigawatts até 2045.

O ministro do governo do Reino Unido para a Escócia, John Lamont, disse: “Juntamente com o governo escocês, o governo do Reino Unido está investindo £ 180 milhões (US$ 223 milhões) no Net Zero Technology Center para apoiar os projetos que podem proporcionar nossa transição energética”.

A Comissão Europeia também estabeleceu uma meta de importar 10 milhões de toneladas de hidrogênio até 2030.

O Porto de Rotterdam importa 13% da energia da Europa e tem ambições de se tornar o Centro de Hidrogênio da Europa.

O porto utilizará sua extensa infraestrutura de importação, exportação e armazenamento, cadeia de fornecimento da indústria de energia estabelecida e conexões de oleodutos com outros clusters industriais no noroeste da Europa para conseguir isso.

O gerente de projeto do Net Zero Technology Center, Hayleigh Barnett, disse: “Estudos em estágio inicial neste projeto concluíram que o LOHC tem várias vantagens sobre outras formas transportadoras, como amônia, metanol ou hidrogênio líquido”.

“A Escócia é extremamente adequada para a produção de hidrogênio verde, devido à abundância de vento e à demanda do continente próximo. Além disso, a área é um dos centros do setor de petróleo e energia. Esse ecossistema de conhecimento, infraestrutura e empresas ajudará a alavancar a economia do hidrogênio”, disse o Diretor Internacional da Autoridade Portuária de Roterdã, René van de Plas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/12/2022

JORNAL O GLOBO – RJ

PACHECO DESCARTA VOTAR ALTERAÇÕES DA LEI DAS ESTATAIS NESTA QUINTA-FEIRA

Ele defende que o projeto passe por debates no Senado antes de ir à votação
O Globo - RJ

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco Waldemir Barreto/Agência Senado

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), afirmou que não colocará em votação, nesta quinta-feira, o projeto que visa modificar a Lei das Estatais. Pacheco não estimou um prazo para que a votação seja realizada e disse ser possível que o projeto passe pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

— Não há possibilidade de votar sem discussão com líderes. Temos que amadurecer e discutir o texto. Como foi publicada a pauta da sessão de hoje, não haverá discussão extra-pauta — explicou.

Entenda a mudança na Lei das Estatais
Aprovada às pressas na Câmara dos Deputados, a mudança na Lei das Estatais gerou mal-estar à bancada petista do Senado. Correligionários do presidente eleito Luiz Inacio Lula da Silva (PT) ouvidos pelo GLOBO avaliam que a alteração que reduz de 36 meses para 30 dias a quarentena para pessoas que tenham ocupado cargos partidários ou participado de campanhas para que possam atuar como presidentes ou diretores de empresas estatais, na prática, beneficiaria mais os políticos do Centrão do que a eles próprios.

Apesar disso, a mudança já passou a ser corriqueiramente chamada de "emenda Mercadante", já que atende diretamente a Aloizio Mercadante, anunciado por Lula como futuro presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Apesar de se mostrarem desconfortáveis, os petistas não teriam alternativa, a não ser votar favoravelmente às alterações e, por isso, torciam para que o tema não fosse a plenário nesta quinta.

Enquanto isso, outro temor paira sobre as alterações da lei: políticos da base de Lula e até mesmo da oposição ao futuro governo temem que a a flexibilização do prazo de quarentena da Lei das Estatais exerça uma espécie de "efeito cascata" sobre as estatais estaduais, provocando assim um aumento das nomeações políticas.

Na Câmara, a mudança foi apoiada pela base do atual governo e por opositores. A votação, que ocorreu a toque de caixa, com o projeto aprovado por 314 votos a 66, uniu tanto as bancadas do PT, quanto do PL, de Jair Bolsonaro, atual ocupante do Palácio do Planalto.

No primeiro momento, o texto tratava apenas sobre mudanças de regras de publicidade institucional de estatais. Já durante a noite, na hora da votação, foi acolhida uma emenda do líder do PSB, deputado Felipe Carreras (PE), que previa a redução da quarentena. Apenas o PSDB, Cidadania e Novo foram contrários.

Em paralelo ao desconforto dos aliados de Lula, membros da base do governo de Jair Bolsonaro (PL) no Senado tentam colar as alterações ao petismo e propõem mudanças sobre o texto aprovado na Câmara - em junho deste ano, o próprio Bolsonaro tentou alterar a Lei das Estatais, como forma de interferir na política de preços da Petrobras.

Os parlamentares ligados ao atual governo propõem um prazo de quarentena maior do que os 30 dias aprovados. Eles defendem que o período para que pessoas que tenham ocupado cargos partidários ou participado de campanhas eleitorais possam atuar como presidentes ou diretores de empresas estatais ou conselheiros de agências reguladoras passe a ser de 180 dias.

A lei se aplica a empresas controladas pelo Estado, como Petrobras e Banco do Brasil. Ela foi aprovada na gestão de Michel Temer, em 2016, justamente para blindar a petrolífera de ingerências

políticas.Para a nova regra valer, o Senado ainda precisa aprovar a proposta. Se isso acontecer, o aliado de Lula poderá assumir o cargo no início de 2023. O texto foi relatado pela deputada Margarete Coelho (PP-PI), aliada do presidente Arthur Lira (PP-AL).
Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2022

BOLSONARO PUBLICA MP QUE ABRE CRÉDITO DE R$ 7,56 BI PARA A PREVIDÊNCIA

Medida libera cerca de R$ 1,7 bilhão para a compensação previdenciária e os outros R$ 5,7 bilhões para benefícios previdenciários
Por Alice Cravo — Brasília

O presidente Jair Bolsonaro editou Medida Provisória para abrir crédito extraordinário de R$ 7,56 bilhões para a Previdência. A medida foi publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira em um momento em que o governo corre o risco de não ter recursos para pagar despesas obrigatórias, como aposentadorias do INSS.

A medida assinada por Bolsonaro libera cerca de R$ 1,7 bilhão para a compensação previdenciária e os outros R$ 5,7 bilhões para benefícios previdenciários. Em meio ao “apagão orçamentário” vivido pelo governo faltou dinheiro até mesmo para pagamento de bolsas de estudo e impressões de passaporte.

O ministro da Casa Civil, Ciro Nogueira, chegou a enviar ao Tribunal de Contas da União (TCU) uma consulta sobre a possibilidade de usar crédito extraordinário, fora do teto de gastos, para bancar uma parcela das despesas com aposentadorias do INSS.

O crédito extraordinário pode ser editado somente para "atender a despesas imprevisíveis e urgentes, como as decorrentes de guerra, comoção interna ou calamidade pública" e todos os gastos ficam fora do teto.

O governo Bolsonaro sustenta que os gastos com aposentadorias cresceram muito após a aceleração das análises de requerimentos e redução da fila de espera, deixando a equipe sem margem de manobra no Orçamento nos últimos meses do ano.

Na avaliação do Ministério da Economia, há um buraco nas despesas obrigatórias de R$ 22,3 bilhões, dos quais 70% correspondem à Previdência.

Como praxe, quando há falta de recursos obrigatórios, o governo bloqueia despesas não obrigatórias (como investimentos). Esse bloqueio agora chegou a R$ 15,4 bilhões, deixando o governo com apenas R$ 2,4 bilhões para bancar gastos discricionários de todos os ministérios no último mês do ano.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2022

NA PETROBRAS, ESTATUTO BLINDA EMPRESA DE MUDANÇAS NA LEI DAS ESTATAIS

Conselheiros temem, porém, que próximo passo seja mudar regras de governança da empresa
Por Bruno Rosa e Vitor da Costa — Rio de Janeiro

Caso a mudança da Lei das Estatais, aprovada a toque de caixa pela Câmara dos Deputados na noite de terça-feira, seja votada também no Senado, a Petrobras terá ainda uma outra “linha de defesa” contra possíveis ingerências políticas no seu comando.

O estatuto social da empresa cria barreiras para indicações que não sigam critérios técnicos e, nos últimos anos, incorporou cláusulas da Lei das Estatais. Um exemplo é a vedação para quem atuou nos últimos 36 meses em trabalho vinculado a organização, estruturação e realização de campanha eleitoral ou como participante de estrutura decisória de partido político.

Alterar o estatuto exigiria um pedido do conselho de administração, da diretoria executiva ou do acionista controlador com a submissão do novo texto a uma assembleia de acionistas. Isso demandaria tempo, mas, como a União é o acionista principal, poderia ser aprovado e executado.

Alterar o estatuto exigiria um pedido do conselho de administração e a submissão do novo texto a uma assembleia de acionistas. Isso demandaria tempo, mas, como a União é o acionista principal, poderia ser executado.

Entre nomes próximos ao conselho da Petrobras, cresce o temor de que o próximo passo, caso haja de fato uma mudança na Lei das Estatais, de que na sequência se busque alterar o estatuto social da empresa. Mas, apesar dessa preocupação, o grupo de transição não discutiu mudanças no estatuto da companhia quando teve tratativas com executivos da empresa.

Uma fonte disse que o tema ainda será debatido, já que o estatuto da Petrobras não pode ir contra a Lei das Estatais, "mas acrescentar" ao que prevê a legislação. Ou seja, há quem acredite dentro da estatal que uma alteração na lei já seria uma espécie de "meio caminho andado".

Por outro lado, uma simples Assembleia Geral da estatal pode alterar as regras do estatuto, destacou uma outra fonte com base nas regras do estatuto.

De acordo com o estatuto atual da Petobras, é proibido também hoje a indicação para cargo de administração (diretoria) representante do órgão regulador do setor e de pessoa que exerça cargo em organização sindical, de titular de cargo em comissão na administração pública federal e de dirigente estatutário de partido político e de titular de mandato no Poder Legislativo de qualquer ente federativo, ainda que licenciado.

Nos últimos anos, diversas indicações feitas pelo governo de Jair Bolsonaro foram criticadas pelo mercado e por parte dos conselheiros da estatal, como a nomeação de Caio Paes de Andrade e Joaquim Silva e Luna como presidentes da companhia.

Bancos apontam aumenta de incerteza

Entre os conselheiros, apesar de terem sido considerados inelegíveis em parecer do Comitê de Pessoas, acabaram sendo eleitos em reunião do Conselho da estatal Jônathas Assunção Salvador Nery de Castro, que era Secretário Executivo da Casa Civil da Presidência da República, e Ricardo Soriano de Alencar, que era Procurador-Geral da Fazenda Nacional.

Na avaliação do Goldman Sachs, as mudanças reforçam o cenário de aumento de riscos envolvendo a Petrobras.

“No curto prazo, o estatuto da Petrobras protege a empresa de intervenções nas suas políticas de preços e dividendos, mas no longo prazo a visibilidade permanece baixa por conta das incertezas sobre o encaminhamento do novo governo com a estratégia da companhia”, destacam os analistas do banco em relatório.

Em linha semelhante, os analistas do BTG Pactual ponderam que a lei não conseguiu proteger totalmente a estatal de interferências recentes, mas que a mudança é um sinal claro de que a estratégia da empresa pode ser menos apoiada por critérios técnicos a partir de agora.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2022

APÓS APROVAÇÃO A TOQUE DE CAIXA, PT DO SENADO TEM DESCONFORTO COM MUDANÇA NA LEI DAS ESTATAIS

Petistas entendem que, na prática, alteração beneficiaria mais políticos do Centrão do que a eles próprios. Mas, a mudança já passou a ser chamada de "emenda Mercadante"
Por Gabriel Sabóia — Rio de Janeiro

Congresso deveria criar mecanismos transparentes e eficazes para as negociações com o Executivo Edilson Rodrigues/Agência Senado

Aprovada às pressas na Câmara dos Deputados, a mudança na Lei das Estatais agora gera mal-estar à bancada petista do Senado. Correligionários do presidente eleito Luiz Inacio Lula da Silva (PT) ouvidos pelo GLOBO avaliam que a alteração que reduz de 36 meses para 30 dias a quarentena para pessoas que tenham ocupado cargos partidários ou participado de campanhas para que possam atuar como presidentes ou diretores de empresas estatais, na prática, beneficiaria mais os políticos do Centrão do que a eles próprios.

Apesar disso, a mudança já passou a ser corriqueiramente chamada de "emenda Mercadante", já que atende diretamente a Aloizio Mercadante, anunciado por Lula como futuro presidente o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Apesar de se mostrarem desconfortáveis, os petistas não terão alternativa, a não ser votar favoravelmente às alterações e, por isso, torcem para que o tema não vá a plenário nesta quinta-feira.

Temor de efeito cascata
Enquanto isso, outro temor paira sobre as alterações da lei: políticos da base de Lula e até mesmo da oposição ao futuro governo temem que a a flexibilização do prazo de quarentena da Lei das Estatais exerça uma espécie de "efeito cascata" sobre as estatais estaduais, provocando assim um aumento das nomeações políticas. Na Câmara, a mudança foi apoiada pela base do atual governo e por opositores.

A votação, que ocorreu a toque de caixa, com o projeto aprovado por 314 votos a 66, uniu tanto as bancadas do PT, quanto do PL, de Jair Bolsonaro, atual ocupante do Palácio do Planalto. No primeiro momento, o texto tratava apenas sobre mudanças de regras de publicidade institucional de estatais. Já durante a noite, na hora da votação, foi acolhida uma emenda do líder do PSB, deputado Felipe Carreras (PE), que previa a redução da quarentena. Apenas o PSDB, Cidadania e Novo foram contrários.

Em paralelo ao desconforto dos aliados de Lula, membros da base do governo de Jair Bolsonaro (PL) no Senado tentam colar as alterações ao petismo e propõem mudanças sobre o texto aprovado na Câmara. Em junho deste ano, o próprio Bolsonaro tentou alterar a Lei das Estatais, como forma de interferir na política de preços da Petrobras. Os parlamentares ligados ao atual governo propõem um prazo de quarentena maior do que os 30 dias aprovados.

Eles defendem que o período para que pessoas que tenham ocupado cargos partidários ou participado de campanhas eleitorais possam atuar como presidentes ou diretores de empresas estatais ou conselheiros de agências reguladoras passe a ser de 180 dias.

A lei se aplica a empresas controladas pelo Estado, como Petrobras e Banco do Brasil. Ela foi aprovada na gestão de Michel Temer, em 2016, justamente para blindar a petrolífera de ingerências políticas.Para a nova regra valer, o Senado ainda precisa aprovar a proposta. Se isso acontecer, o

aliado de Lula poderá assumir o cargo no início de 2023. O texto foi relatado pela deputada Margarete Coelho (PP-PI), aliada do presidente Arthur Lira (PP-AL).
Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2022

CAMPOS NETO DEFENDE A MANUTENÇÃO DE JUROS DE LONGO PRAZO SEM SUBSÍDIOS

Presidente do BC elogia conversa com Fernando Haddad e defende coordenação entre as políticas monetária e fiscal
Por Fernanda Trisotto e Renan Monteiro — Brasília

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto Divulgação

Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central (BC), defendeu nesta quinta-feira a manutenção de juros de longo prazo sem subsídios. Em entrevista coletiva de fim de ano, em Brasília, ele também elogiou a conversa que teve com Fernando Haddad, futuro ministro da Fazenda, e disse que é preciso "coordenação" entre as políticas monetária e fiscal.

— A diminuição do crédito subsidiado teve uma relevância grande na diminuição da taxa neutra e a entendemos que tem um efeito também sobre a potência da política monetária. O alerta é que se a gente voltar a ter uma massa de crédito subsidiado muito grande, podemos ter uma reversão desses dois fatores no sentido negativo — disse, ao ser questionado sobre críticas à Taxa de Longo Prazo (TLP).

A defesa da atual política de juros para financiamento de longo prazo ocorre dois dias após o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ter indicado o economista Aloizio Mercadante para a presidência do BNDES.

Embora tenha defendido que os financiamentos públicos não devem ter subsídios, na semana passada, Mercadante fez críticas à TLP e afirmou ser contra a visão de um BNDES "acanhado", "sem capacidade de financiamento ou impulso à indústria". Campos Neto, contudo, se recusou a comentar diretamente as falas de Mercadante.

A TLP substituiu a TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo) como indexador para contratos de longo prazo desde 2018, uma das principais áreas de atuação do BNDES. Enquanto o valor da TJLP era fixado a cada trimestre pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) — e muitas vezes ficava como uma das mais baixas do mercado, gerando uma espécie de subsídios nos financiamentos do banco público de fomento — , a TLP é calculada mensalmente com base na variação da inflação e dos rendimentos dos títulos do Tesouro.

Esse processo diminuiu o peso dos subsídios do governo para a taxa de juros, aproximando o indexador dos valores praticados pelo mercado.

— A troca da TJLP (Taxa de juros de Longo Prazo) pela TLP é você poder utilizar os instrumentos do banco público, mas sempre com uma taxa (de juros) que seja competitiva para que os subsídios não acarretem em fatores negativos.

Campos Neto disse que o almoço de quase duas horas que teve na terça-feira com o futuro ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e seu futuro secretário-executivo, Gabriel Galípolo, foi relevante para discutir a coordenação da atuação do Executivo e BC.

— Falamos sobre a importância da coordenação. Ele (Haddad) disse que concordava com quase todos os pontos, então foi uma ótima conversa. Espero obviamente continuar com uma conversa próxima, porque a gente entende que é muito importante ter a coordenação entre a política fiscal e monetária — disse.

Campo Neto descarta segundo mandato
Ele destacou da conversa com Haddad pontos como a agenda de crédito que precisam ser destravados, como o acesso de empresas ao mercado de capitais, microcrédito e cooperativismo. Ele ainda disse que esta transição de governo com a independência do Banco Central — Campos Neto tem mandato até 2024 — traz uma novidade para todos:

— Essa transição é um teste para o sistema. Mas se olharmos para o que aconteceu ao longo do processo eleitoral, a autonomia serviu como atenuante no processo e é um ganho institucional importante — disse.

Ele reforçou ainda que pretende permanecer na presidência do BC até o fim do mandato e descartou, novamente, uma recondução no cargo.

— Tenho dito já há bastante tempo. Acho que um mandato é suficiente para fazer o que é preciso fazer. O BC não é, e não deveria ser uma coisa de um mandato. Hoje, é um trabalho que tem continuidade — disse.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2022

ENTIDADES EMPRESARIAIS E DO MERCADO DE CAPITAIS CRITICAM MUDANÇAS NA LEI DAS ESTATAIS

Alteração abre caminho para interferência político-partidária na gestão de empresas, como Petrobras e Banco do Brasil
Por O Globo

Sessão plenária da Câmara dos Deputados Paulo Sérgio/12-12-2022

Diante da aprovação a toque de caixa na terça-feira, pela Câmara dos Deputados no projeto que altera a Lei das Estatais, entidades empresarias que representam diversos setores emitiram uma nota de repúdio. Alegam que a mudança é um retrocesso que prejudica o ambiente de negócios no país.

Os empresários condenam o procedimento legislativo adotado, a toque de caixa, e o risco de comprometer o desenvolvimento do país.

Assinam o documento a Associação dos Investidores no Mercado de Capitais (Amec), a Associação dos Analistas e Profissionais de Investimento do Mercado de Capitais do Brasil, (Apimec Brasil), o Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), o Instituto Brasileiro de Direito e Ética Empresarial (IBDEE), o Instituto Não Aceito Corrupção (INAC) e o Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade.

“Os danos decorrentes de indevidas interferências político-partidárias prejudicam os cofres públicos e a qualidade dos serviços e produtos entregues à população. Tais interferências afetam, de forma negativa, o ambiente de negócios brasileiro”, segundo um trecho do documento.

A lei foi criada no governo de Michel Temer, em 2016, justamente para proteger empresas controladas pelo Estado, como Petrobras e Banco do Brasil, da interferência política, partidária e governamental nas estatais.

Mas, em uma rara parceria, PT de Lula e PL de Bolsonaro se uniram para mudar esta lei. A manobra resultou na indicação de Aloizio Mercadante à presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A nomeação assusta o mercado, pois é interpretada como a volta do governo mandando e gerindo os cofres robustos das estatais, como aconteceu com o Petrolão. No esquema, durante o governo Lula e Dilma, foram desviados bilhões da Petrobras.

"A edição da Lei 13.303/2016, fruto de longo processo legislativo, com a interação da sociedade civil, representou avanço substancial na adoção de blindagem contra o risco de sua captura por interesses político-partidários, que ensejaram casos notórios de corrupção em detrimento dos objetivos para os quais as companhias foram criadas", diz outra parte da carta.

Míriam Leitão: Mercado teme que o governo mude a lei das estatais. Seria um erro mesmo
Para os empresários, a seleção de candidatos à administração das estatais deve ser guiada por profissionalismo, qualificação técnica, ética e atendimento aos objetivos dessas empresas.

No caso das sociedades de economia mista listadas em bolsa de valores, as empresas reforçam que os impactos atingem investidores. Por sua vez, prejudica atratividade do mercado brasileiro de capitais como importante fonte de financiamento das atividades econômicas.

A Abrasca, que representa mais de 450 empresas e 88% do total do valor de mercado das companhias listadas na B3, também manifestou preocupação com a possível emenda que concede mais poder aos políticos e sem a necessária experiência prévia dos gestores.

“A Abrasca faz um apelo para o Congresso Nacional para que permita uma discussão aprofundada sobre o tema e uma avaliação dos efeitos dessa medida sobre as relações econômicas e sobre o desenvolvimento no Brasil.

A nota de repúdio das associações e institutos, assim como a Abrasca, enfatizam ainda que as normas introduzidas pelo texto de 2016 atendem às recomendações de referências nacionais e internacionais, incluindo as diretrizes de governança para empresas estatais da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

O MoveInfra, movimento empresarial que reúne os cinco principais grupos de infraestrutura do país, corrobora o repúdio à alteração na lei e a ameaça que representa para o progresso econômico.

“Prevemos desembolsos de R$ 78 bilhões, nos próximos cinco anos, em projetos já contratados e que ajudarão a transformar a infraestrutura brasileira. Para a continuidade do processo de atração de investimentos, é imprescindível reforçar a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória”, defende o grupo.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2022

LULA CONSEGUIRIA REVERTER A PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS? O ITAÚ BBA RESPONDE

Por Rennan Setti

A recente fala do presidente-eleito Lula, segundo o qual “as privatizações vão acabar neste país”, reacendeu entre investidores dúvidas sobre o futuro da Eletrobras — a ponto de o Itaú BBA soltar relatório a clientes para analisar se a privatização da companhia, realizada em junho, seria possível.

De acordo com o banco, a reversão da privatização é improvável por causa da chamada “poison pill” — regra que funciona como uma proteção contra tentativas de aquisição hostil.

“O governo teria que propor a compra da participação de todos os acionistas minoritários com um prêmio de 200% sobre o maior valor das ações nos últimos 504 pregões”, disse o relatório.

Ou seja, o Estado teria que assumir uma conta de centenas de bilhões de reais para reassumir o controle da companhia.

Além disso, mesmo sendo acionista, o governo não conseguirá alterar o conselho de administração da empresa, cujo mandato vai até 2025. Nesse ano, haverá outra eleição para compor o conselho, mas o governo terá apenas 10% dos votos.

As recentes mudanças na Lei das Estatais também não teriam qualquer impacto sobre a Eletrobras já que, claro, a companhia não é mais estatal há seis meses.

O Itaú BBA recomendou a compra de ações da companhia, prevendo potencial de valorização de 47%.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/12/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MUDANÇA EM LEI DAS ESTATAIS ABRE PORTEIRA PARA ATÉ 587 CARGOS A SEREM OCUPADOS POR POLÍTICOS

Levantamento mostra que potencial de nomeações envolve 587 estatais federais, com salários anuais que variam de 214 mil a R$ 3 milhões, isso sem incluir eventuais gratificações
Por André Borges

BRASÍLIA - As mudanças feitas a toque de caixa pela Câmara na Lei das Estatais têm potencial de abrir a porteira para indicações políticas para 587 cargos de alto escalão em companhias públicas federais, segundo levantamento feito pelo Estadão com dados do Ministério da Economia. São 272 vagas em diretorias executivas, além de outros 315 postos em conselhos de administração destas empresas públicas.

Por trás desses postos estão salários milionários. Os dados revelam que, hoje, a remuneração anual mais baixa prevista pelas estatais chega a R$ 214 mil, que paga a diretores nomeados na Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern). A maior remuneração estatal é a da Petrobras, com nada menos que R$ 3 milhões por ano, isso sem contar demais gratificações que essas estatais possam oferecer. Os dados já excluem a Eletrobras e a Companhia Docas do Espírito Santo, que foram privatizadas.

Tudo isso passou a ser possível depois que a Câmara aprovou, na noite de terça-feira, 13, sem nenhum tipo de debate prévio, uma mudança que ataca o coração da Lei das Estatais, sancionada em 2016 com o objetivo claro de evitar o loteamento políticos dessas empresas, desprezando o critério técnico e de conhecimento para ocupação de vagas. A proposta que foi enviada, agora, ao Senado, reduz de três anos para 30 dias o período em que dirigentes partidários e parlamentares devem ficar fora de seus cargos políticos para assumirem uma direção em empresas estatais ou agências reguladoras.

O texto recebeu apoio de 314 votos contra 66. Em tese, a mudança teria o objetivo de abrir caminho para nomeações específicas do novo governo de Luiz Inácio Lula da Silva – como a escolha de

Aloizio Mercadante para o comando do BNDES e do senador Jean Paul Prates para a Petrobras – mas o afrouxamento da Lei das Estatais sempre foi o sonho do Congresso.

A medida coloca, na realidade, uma pá de cal sobre a chamada quarentena, uma situação que agrada não apenas o governo petista que assumirá o Palácio do Planalto daqui a duas semanas, mas todas as legendas, principalmente aquelas ligadas ao Centrão, dado o poder político que essas indicações ajudam a turbinar, com o controle de orçamentos bilionários em todo o País.

Não se trata, portanto, da disputa limitada a grandes estatais, como BNDES e Petrobras, mas do comando de dezenas de companhias docas, por exemplo, que fazem o controle das exportações e importações nos portos, de empresas de transportes como a CBTU, de bancos menores, mas de forte impacto regional, como Banco da Amazônia e Banco do Nordeste.

A mudança nas regras tem sido duramente criticada pelos setores privados e financeiro. Natália Marcassa, que preside o MoveInfra, movimento formado pelas companhias de transporte Rumo, EcoRodovias, Ultracargo, Santos Brasil e CCR Rodovias, diz que não se trata de ser contra mudanças em leis, e sim de não haver qualquer tipo de debate público prévio sobre o que se pretende.

“Segurança jurídica é a grande preocupação das empresas. Em nosso caso, como companhias listadas em bolsa e que querem atrair investimentos, é extremamente ruim dormir com uma lei e acordar com outra. Isso afeta a vida de todos e de todo o setor regulado”, diz Marcassa.

“Não se trata de debater o mérito do assunto, mas a forma como é feito. Não queremos demonizar as indicações políticas, pelo contrário, há muitos políticos competentes e isso pode ser até benéfico, mas é precisa que haja discussão e previsão. O objetivo de existir uma estatal é empregar uma política pública. Mas para assuntos mais técnicos, é preciso exigir requisitos para esses cargos.”

O presidente eleito já declarou, nesta semana, que seu governo não fará mais nenhuma privatização. Isso inclui, por exemplo, a oferta do Porto de Santos, a qual já tinha sido enviada ao Tribunal de Contas da União (TCU) para ser analisada e, depois, levada ao mercado.

Nos últimos anos, Santos passou por um longo processo de transição de gestão, com a saída de indicações políticas, muitas delas controladas pelo PL de Valdemar Costa Neto, e entrada de quadros técnicos, que tiraram a empresa de prejuízos anuais. A SPA (antiga Codesp), que sempre foi deficitária e registrou um prejuízo de R$ 470 milhões em 2018, passou para o azul no ano seguinte e fechou o ano passado com lucro de R$ 330 milhões. Neste ano, a expectativa é faturar R$ 500 milhões. O receio agora é que, com a abertura da porteira para nomeações políticas e a desistência da privatização, Santos volte a ser o mesmo cabide de empregos políticos de sempre.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/12/2022

TRANSIÇÃO DEFENDE REVER LEI DO SANEAMENTO E PERMITIR QUE PREFEITURAS CONTRATEM SEM LICITAÇÃO

Grupo tem entre os integrantes o deputado federal eleito Guilherme Boulos (PSOL-SP) e o ex-governador de São Paulo Márcio França (PSB)
Por Amanda Pupo

BRASÍLIA - O grupo de Cidades na transição propôs que o governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) revogue os decretos que regulamentam o novo marco legal do saneamento e sugeriu que a futura administração retome a possibilidade de estatais de saneamento fecharem contratos sem licitação com municípios - a vedação a esse instrumento é um dos principais pilares da lei em vigor desde 2020.

O grupo que tem entre os integrantes o deputado federal eleito Guilherme Boulos (PSOL-SP) e o ex-governador de São Paulo Márcio França (PSB) ainda sugere revisar a legislação para revogar artigos que viabilizam a privatização de empresas estaduais de saneamento, como a Sabesp (SP) e a Corsan (RS).

Esse documento, assim como os relatórios de outros grupos técnicos, não foi divulgado pelo governo de transição. Lula pode ou não seguir as recomendações dos GTs.

Diferente da revogação dos decretos, cuja decisão cabe exclusivamente ao futuro presidente, a volta da permissão para que prefeituras possam contratar sem licitação (os chamados contratos de programa) dependeria de uma mudança na lei aprovada pelo Congresso.

Esse tipo de contrato foi o grande responsável pelo predomínio das estatais no saneamento brasileiro durante as últimas décadas. Como a lei anterior não obrigava os municípios a abrir licitação para contratar os serviços de água e esgoto, o comum era que prefeituras e companhias estaduais fechassem acordos entre si, muitos deles sem estipular metas de cobertura. A falta de fôlego para essas estatais investirem, no entanto, se apresentou como um problema. Quase metade da população não tem acesso à rede de esgoto. Pelas metas do novo marco, até 2033, as empresas precisam garantir o atendimento de água potável a 99% da população e o de coleta e tratamento de esgoto a 90%.

No relatório, os membros do grupo afirmam que a nova lei causou desequilíbrio com o fim dos contratos de programa, porque dessa forma teria “proibido” a cooperação federativa, causando “insegurança jurídica e obstaculizou a prestação privada”.

No relatório, o GT de Cidades afirma que houve “redução” de recursos públicos no saneamento devido à “falta de igualdade na atuação do mercado” pelas empresas públicas e privadas, o que imporia a necessidade de revisão do marco do saneamento, segundo eles. Nesse ponto, o documento cita a necessidade de revogação de três artigos - dois foram colocados na lei para facilitar a privatização das estatais de saneamento. Um deles é considerado essencial para essas vendas ocorrerem, já que, na prática, ele permite que a empresa mantenha seus contratos em caso de venda. Sem essa segurança, o valor de mercado da estatal é atacado.

Na última sexta-feira, 09, após ser anunciado como futuro ministro da Casa Civil, o governador da Bahia, Rui Costa (PT), apontou que a gestão Lula 3 deverá ajustar pontos do modelo inaugurado em 2020 após “diálogo” com o setor. Para ele, que enquanto governador resistiu a vários trechos do marco legal durante a tramitação no Congresso, não houve a “explosão” de investimentos “como se esperava”. “Nós vamos olhar com carinho essa questão do marco do saneamento”, disse Costa, indicando que, num primeiro momento, o governo deve rever os decretos regulamentadores da lei.

Revogação de decretos

Desde de que o novo marco legal do saneamento entrou em vigor, o governo já editou pelo menos dois decretos regulamentadores, que o GT sugere revogar. Um deles é o que estabeleceu a metodologia de comprovação da capacidade econômico-financeira das empresas de saneamento. Na prática, esse ato foi o responsável por invalidar mais de mil contratos de saneamento fechados entre estatais e municípios, por funcionar como uma “linha de corte” para empresas públicas que não tem estofo para investir no setor.

“Trata-se de ato normativo tecnicamente ruim e, ainda, com conteúdo discriminatório em relação aos prestadores públicos estaduais e municipais, e que vem causando muitos danos ao saneamento brasileiro. A medida (revogação) é importante para destravar investimentos, inclusive incentivando parcerias público-privadas, e fortalecer as entidades reguladoras”, diz o relatório.

O outro decreto citado, que o GT sugere revogar no primeiro dia de governo Lula, é o que regulamenta os novos requisitos para o acesso aos recursos federais, decorrentes do novo marco, como a regionalização dos serviços.

Apesar de parte do setor apoiar ajustes nos decretos de saneamento, a revogação completa é vista com extrema preocupação. A mudança nesses atos tem apoio do segmento privado apenas em questões específicas, como a revogação do artigo que reforça a limitação para contratação de PPPs por estatais.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/12/2022

ALA DO PT FALA EM ABANDONAR PEC DA TRANSIÇÃO PARA NÃO CEDER À PRESSÃO DE LIRA

'Se não votar hoje, não tem PEC', disse futuro líder do PT na Câmara
Por Débora Alvares e Iander Porcella

BRASÍLIA – Setores do PT já começam a se dar por vencidos e podem destacar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição. O desânimo se deve às dificuldades em atender as demandas do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que ficou ainda mais insatisfeito na quarta, 14, após o voto da presidente do Supremo Tribunal Federal, Rosa Weber, declarando a total inconstitucionalidade do orçamento secreto.

Segundo uma fonte petista que pediu anonimato, há outras opções que estão sendo discutidas. Outro parlamentar disse que o governo de transição não vai se "submeter às chantagens" de Lira, referindo-se às exigências que o presidente da Câmara tem feito a Lula.

Logo após deixar o gabinete de Lira, o futuro líder do PT na Câmara, José Guimarães (PT-CE), afirmou que "se não votar hoje, não tem PEC", em resposta a jornalistas sobre a previsão de análise da proposta no plenário da Casa. Questionados pela reportagem sobre a fala do petista, líderes do Centrão também não demonstraram disposição de levar a votação adiante.

José Guimarães.

O relator da PEC na Câmara, Elmar Nascimento (União Brasil-BA), afirmou mais cedo nesta quinta, 15, que o texto tem sofrido intensa resistência dos deputados e conta com apenas 200 votos de aliados até o momento. Ele tem feito reuniões com as bancadas em busca de consenso, mas disse que ainda não chegou a um meio termo. Para se aprovar uma mudança constitucional, é necessário o apoio de pelo menos 308 deputados.

Sem a proposta, Lula precisaria editar uma Medida Provisória em janeiro para garantir o pagamento de R$ 600 a famílias de baixa renda e de R$ 150 a mães com crianças de até 6 anos. A PEC aprovada no Senado amplia em R$ 145 bilhões, por dois anos, o teto de gastos e retira R$ 23 bilhões da regra fiscal em receitas extraordinárias que seriam destinadas para investimentos, mas, em meio aos impasses, deputados resistem a apoiar o texto.

O Estadão/Broadcast apurou que as negociações com Lira não estão avançando a contento para nenhum dos lados. O cacique do centrão tem cobrado mais espaço do que o PT considera aceitável e integrantes da legenda o acusam de "chantagem".

O deputado colocou na mesa de negociações o Ministério da Saúde e o Desenvolvimento Regional (que vai ser dividido em Cidades e Integração Nacional), dois dos maiores orçamentos da Esplanada. Lira quer que o relator da PEC, Elmar Nascimento (União Brasil-BA), mantenha o controle sobre a Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf), que deve ficar sob o guarda-chuva de Cidades.

Não aprovar a PEC representaria uma derrota a Lula, que vê na proposta não apenas uma forma de cumprir compromissos de campanha, mas de demonstrar capacidade de negociação e força política. Parlamentares do Centrão avaliam que o PT errou na articulação, já que o petista não tem ainda uma base formal, e dizem que era preciso ter indicado um ministro político capaz de fazer negociações com o Congresso.

A dificuldade de se resolver o impasse passa pela falta de definição de Lula sobre a composição da Esplanada. Desde que a PEC foi aprovada com ampla maioria no Senado, deputados desconfiam que o petista fechou acordos para ministérios com os senadores antes de avançar no assunto com a Câmara.

Orçamento secreto
Hoje, o plenário do Congresso deve analisar o projeto de resolução, relatado pelo senador Marcelo Castro (MDB-PI), que altera a distribuição do orçamento secreto. O texto prevê que 80% das emendas de relator-geral sejam distribuídas de forma proporcional aos partidos com base no tamanho das bancadas, 7,5% às Mesas Diretoras de cada uma das Casas, e 5% à Comissão Mista de Orçamento, além de determinar que 50% das emendas sejam destinadas à Saúde.

Ontem, Rosa Weber, relatora de ações que contestam a execução do orçamento secreto, votou pela inconstitucionalidade do esquema no STF. No entendimento da ministra, a utilização de emendas de relator subverte o regramento constitucional do orçamento. “Trata-se de verdadeiro regime de exceção ao orçamento da União”, destacou.

Após o voto de Rosa, Lira voltou a considerar a inclusão da constitucionalidade do orçamento na PEC da transição. Embora deputados esperem que a votação do projeto de resolução possa “sensibilizar” outros ministros do STF a não acompanharem a relatora em seus votos, acham que essa possibilidade é difícil, por avaliarem que eles não bateriam de frente com a presidente da Corte. Por isso, já prepararam o caminho para o orçamento secreto entrar na PEC e se tornar um termo constitucional incontestável.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/12/2022

PACHECO INDICA QUE VOTAÇÃO LEI DAS ESTATAIS NO SENADO PODE FICAR PARA 2023

Senador disse que a prioridade agora é o Orçamento de 2023; Lei das Estatais não entrou na pauta desta quinta
Por Iander Porcella e Débora Alvares

Rodrigo Pacheco (PSD-MG), presidente do Senado Federal Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado

BRASÍLIA - O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), sinalizou nesta quinta-feira, 15, que a votação da mudança na Lei das Estatais aprovada na Câmara pode ficar para o ano que vem. O texto não entrou na pauta de desta quinta-feira, 15, do plenário e, de acordo com Pacheco, pode passar antes pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa. A prioridade, de acordo com o senador, é o Orçamento de 2023.

“Há necessidade de uma melhor reflexão a respeito. Eu não quero afirmar que ficará para o ano que vem, mas não necessariamente será agora nesta semana e pode não ser na próxima também”, disse Pacheco, a jornalistas.

“Estamos com poucos dias até o recesso parlamentar para poder deliberar sobre tudo. Mas evidentemente que as questões prioritárias serão tratadas ainda este ano”, emendou o senador, ao citar a PEC da Transição (que ainda precisa ser aprovada pela Câmara) e a Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2023.

Mais cedo, o senador Carlos Portinho (PL-RJ), líder do governo Bolsonaro no Senado, apresentou um requerimento para que a mudança na Lei das Estatais passe pela CCJ, ao invés de ir direto ao plenário da Casa, como foi considerado nos bastidores. “O que nós temos observado no Senado é exatamente isso. Nesses temas em que há mais polêmica, é difícil você levar direto para o plenário uma pauta que não tenha tanto consenso. E aí pode ser recomendável, sim, passar por uma das comissões da Casa. Nesse caso da Lei das Estatais, é a Comissão de Constituição e Justiça”, disse Pacheco.

A proposta, que inicialmente apenas alterava regras sobre gastos das empresas públicas com publicidade, foi modificada de última hora para incluir uma redução de três anos para 30 dias no tempo de quarentena para indicados ao comando de estatais e agências reguladoras que tenham participado de campanhas eleitorais.

O texto, aprovado pelos deputados com 314 votos favoráveis a 66 contrários, pode facilitar a ida do ex-ministro Aloizio Mercadante para a presidência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no novo governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva, que confirmou a indicação na terça-feira, 13. Mas também abre a porteira para o loteamento de 587 cargos em estatais federais, como mostrou o Estadão.

“Essa é uma avaliação que tem que ser feita no âmbito da discussão do projeto, se um mês, seis meses, três anos. Então, é melhor que o plenário do Senado se pronuncie e que a minha posição seja a da maioria do Senado”, disse Pacheco, ao ser questionado sobre o tempo da quarentena.

O projeto foi relatado na Câmara por Margarete Coelho (PP-PI) e teve autoria da deputada Celina Leão (PP-DF). Ambas são aliadas de primeira hora do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). A Lei das Estatais foi sancionada pelo ex-presidente Michel Temer após investigações comprovarem o uso político de empresas públicas em administrações anteriores. Os principais pontos dizem respeito a mecanismos para blindar as estatais de ingerência política.

Para o PT, no entanto, a regra atual não barra a ida de Mercadante para o comando do BNDES. A assessoria do ex-ministro afirma que não há impedimento para que Mercadante assuma a chefia do banco de fomento, mesmo com a atual legislação, já que ele ocupa o cargo de presidente Fundação Perseu Abramo, fundação que não faz parte da estrutura decisória do PT. O ex-ministro, contudo, coordenou o programa de governo de Lula na eleição.

“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. Na campanha, o ex-ministro limitou-se a colaborar para a elaboração do programa de governo, função esta não abarcada nas limitações da Lei das Estatais”, diz nota enviada à imprensa pela assessoria de Mercadante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/12/2022

BOLSONARO EDITA MP QUE ABRE R$ 7,5 BILHÕES EM CRÉDITO EXTRAORDINÁRIO PARA O INSS PAGAR APOSENTADORIA

Texto destina recursos para o pagamento de benefícios e para compensação previdenciária

Por Lorenna Rodrigues

BRASÍLIA - O presidente Jair Bolsonaro editou medida provisória para abrir R$ 7,564 bilhões em crédito extraordinário para a Previdência Social. A Medida Provisória 1.144/22 foi publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira, 15.

O texto destina R$ 5,778 bilhões para o pagamento de benefícios previdenciários e R$ 1,785 bilhão para compensação previdenciária. Em nota, o Ministério da Economia justificou a necessidade da MP dizendo que houve crescimento das despesas obrigatórias ocasionado pelo "desrepresamento" na fila de requerimentos de benefícios da Previdência.

"A medida também é compatível com o recente entendimento do Tribunal de Contas da União (TCU), que aponta como requisito a imprevisibilidade da despesa, quando a insuficiência de dotação pode acarretar a interrupção de uma despesa obrigatória. A despesa previdenciária tem esse caráter, e sua descontinuidade poderia gerar prejuízos aos beneficiários".

No início do mês, o ministro-chefe da Casa Civil, Ciro Nogueira, encaminhou uma consulta ao TCU sobre a possibilidade de Bolsonaro assinar uma medida provisória para bancar as despesas fora da regra que atrela o crescimento das despesas à inflação neste ano. A medida é autorizada pela Constituição apenas para medidas imprevisíveis e urgentes, como uma calamidade pública.

O governo apontou a necessidade de aumentar as despesas obrigatórias da União em R$ 22,3 bilhões em 2022, dos quais R$ 13,7 bilhões representariam a falta de recursos para pagar aposentadorias e pensões da Previdência Social. O governo alegou um aumento extraordinário da procura por benefícios previdenciários no pós-pandemia para pedir mais recursos e aponta riscos para o funcionamento adequado do INSS. A equipe econômica pediu o remanejamento de emendas do orçamento secreto para bancar parte do buraco, mas o Congresso não aceitou entregar os recursos de interesses dos parlamentares.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/12/2022

BC AUMENTA PARA 57% CHANCE DE INFLAÇÃO ESTOURAR A META EM 2023, SE CONFIRMADO, SERÁ 3º ANO SEGUIDO

O BC ainda aumentou de 4,6% para 5% a estimativa de inflação para o ano que vem
Por Thais Barcellos e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - O Banco Central informou nesta quinta-feira, 15, que, em seu cenário de referência, a probabilidade de a inflação de 2023 ficar acima do teto da meta aumentou de 46% para 57% entre o Relatório Trimestral de Inflação (RTI) de setembro e de dezembro, divulgado nesta quinta.

O BC aumentou de 4,6% para 5% a estimativa de inflação para o ano que vem. Definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), a meta de inflação para o próximo ano é de 3,25% e será considerada formalmente cumprida se oscilar entre 1,75% e 4,75%.

O cálculo da possibilidade de estouro tem como base a Selic variando conforme o Relatório de Mercado Focus e o câmbio atualizado com base na Paridade do Poder de Compra (PPC).

Já a probabilidade de a inflação ficar abaixo do piso da meta em 2023, de 1,75%, é de apenas 1%.

Caso se confirme a estimativa, será o terceiro ano seguido de estouro. Em 2021, a inflação somou mais de 10%, ultrapassando o teto. Em relação a 2022, a probabilidade de estouro do teto de 5% da meta é de 100%, contra 93% no RTI de setembro. Já a possibilidade de estouro do piso de 2% da meta é zero. O centro da meta é de 3,50%.

O horizonte relevante do Comitê de Política Monetária (Copom) atualmente considera os anos de 2023 e 2024. Mas, devido aos efeitos das desonerações tributárias sobre os combustíveis e as dúvidas quanto à duração dessa política, o BC tem preferido dar ênfase ao horizonte de 12 meses terminados no segundo trimestre de 2024.

2024 e 2025
Em 2024, a probabilidade de estouro do teto de 4,50% foi atualizada de 11% para 14%. Já de estouro do piso de 1,50% é de 14% - de 17% antes. O alvo central é de 3%.

Para 2025, por sua vez, a probabilidade de estouro do teto de 4,50% é de 11% e de ficar aquém do piso de 1,50% é de 17%.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/12/2022

'NOVA' MINERADORA DA VALE JÁ NASCERÁ ENTRE AS DEZ MAIS VALIOSAS DO MUNDO

Vale Base Metals pode alcançar valor de mercado de US$ 40 bilhões
Por Altamiro Silva Junior, Juliana Garçon e Aline Bronzati

Coluna do Broadcast - Bastidores do mundo dos negócios

A Vale Base Metals, a nova empresa que a companhia brasileira está criando, pode em pouco tempo ser uma das dez maiores mineradoras do mundo, considerando o ranking global em valor de mercado. A Vale já recebeu ofertas não vinculantes e está perto de vender em torno de 10% do negócio, responsável pela extração de cobre e níquel, os metais da transição energética e dos carros elétricos, e que podem levar a nova unidade a valer US$ 40 bilhões.

Esse número é a metade do que a própria Vale tem de valor de mercado em Nova York, quase o dobro da gigante ArcelorMittal (US$ 23 bilhões) e não muito distante de outras grandes mineradoras do mundo, como Anglo American (US$ 51 bilhões), Glencore (US$ 85 bilhões) e Rio Tinto (US$ 118 bilhões). O CEO da Vale, Eduardo Bartolomeo acredita que a nova empresa pode ficar do tamanho da própria Vale.

Arcelor teria interesse em ser sócia

Vale e até já manifestou a intenção a interlocutores do governo. Segundo fontes, o prazo para receber as propostas não vinculantes terminou em novembro. Após oferecer a companhia a grandes investidores mundo afora, incluindo fundos soberanos no Oriente Médio, mineradoras e traders no Japão, a Vale está mais inclinada a ter um sócio estratégico, e não só financeiro, que agregue experiência para dar escala e destravar o valor da unidade.

Unidade demandará US$ 20 bi em investimentos

A empresa estima precisar de investimentos de US$ 20 bilhões na nova unidade e promete revelar o nome do novo sócio até o fim do primeiro semestre de 2023. "Não há um negócio dessa escala no mundo hoje, combinando níquel e cobre", disse o diretor financeiro da Vale, Gustavo Pimenta, em apresentação para investidores, em Nova York.

Apesar do potencial futuro, devido ao crescente interesse pelos chamados "metais verdes" que serão mais demandados na transição energética em curso no mundo, a unidade ainda tem presente incerto. A última atualização das projeções da Vale reduziu a estimativa de produção de níquel, de 180 mil toneladas deste ano para faixa de 160 mil a 175 mil no ano que vem. O níquel é matéria-prima básica para as baterias de carros elétricos, e a Vale já fechou dois grandes contratos com as norte-americanas Tesla e General Motors para o fornecimento do metal.

Um dos sinais da importância que a nova unidade está ganhando dentro da Vale foi a recepção da vice-presidente de Metais Básicos, Deshnee Naidoo, no Vale Day, em Nova York, no começo do mês. Ela atraiu a atenção da audiência e anunciou a entrega da expansão da operação de Salobo, a maior operação de cobre da Vale, no Pará, que deve alcançar plena capacidade no quarto trimestre de 2024.

De olho em valorização, Cosan fez aposta bilionária na mineradora

“Todo projeto tem de ter um dono. Quando você tem um projeto que não tem um dono, ele dispersa porque tem muita coisa grande”, comentou em Nova York o presidente do conselho de administração da Cosan, Rubens Ometto, ao falar da decisão da Vale de separar a unidade em uma nova empresa. A Vale Base Metals terá comando separado e governança própria, com sede provavelmente no Canadá.

Ometto fez uma aposta bilionária na Vale em outubro, ao comprar até 6,5% do capital da mineradora por R$ 22 bilhões, já mirando o ganho de valor que a companhia brasileira pode ter, principalmente quando se considera que é negociada na bolsa com preços descontados em relação a seus pares internacionais. Segundo uma fonte, o múltiplo das ações da Vale é a metade de seus pares, em média, quando se consideram os lucros estimados.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/12/2022

LULA PRECISA DO MILAGRE DA MULTIPLICAÇÃO DE MINISTÉRIOS PARA ACOMODAR FRENTE AMPLA QUE CRIOU

Para cada impasse na acomodação das forças políticas na formação do novo governo, a solução sugerida é dividir o ministério, mas ninguém quer assumir uma pasta esvaziada
Por Adriana Fernandes

COLUNA Adriana Fernandes - Repórter especial de economia e colunista em Brasília

Só o milagre da multiplicação para resolver a disputa política por cargos entre os ministeriáveis da frente ampla que o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva construiu para ganhar as eleições.

Soma-se a essa guerra por cargos entre os aliados da frente ampla a negociação que o governo já teve e está tendo que fazer para conseguir aprovar a PEC da Transição.

Para cada impasse na acomodação das forças políticas na formação do novo governo, a solução sugerida é dividir o ministério.

O superministério da Economia deve ser dividido em quatro (Fazenda, Indústria, Planejamento e Gestão), o que pode abrir espaço para mais um petista na equipe econômica. O próprio ministro indicado para a Fazenda, Fernando Haddad, atuou para que ocorresse essa divisão.

O Ministério da Infraestrutura é alvo da cobiça e se fala até mesmo em divisão de transportes, aeroportos e portos. A possibilidade de divisão do Ministério da Educação em duas pastas também foi cogitada. Um ministério para a educação básica e outro para o ensino superior.

Ao União Brasil foram prometidos os ministérios de Minas e Energia e de Desenvolvimento Regional. O senador Davi Alcolumbre e o deputado Elmar Nascimento disputam as duas pastas. Com isso, o Desenvolvimento pode ser fatiado também: em Integração e Cidades. A Codevasf, objeto de desejo do Centrão, ficaria em Cidades. Essa é a pasta que o União quer.

O Ministério da Agricultura também corre o risco de não passar ileso pelo processo da multiplicação e fala-se em ser fatiado em agricultura, pesca e desenvolvimento agrário.

O Ministério da Saúde está sendo cobiçado pela tropa do presidente da Câmara, Arthur Lira, em troca da aprovação da PEC sem grande desidratação – apenas a redução do prazo de validade da expansão de gastos de dois para um ano e a retirada dos “penduricalhos” que aumentam as exceções ao teto, como as despesas custeadas por empréstimos de organismos internacionais.

O PSD quer que os dois ministérios virem, na prática, três com a contabilização da indicação do senador Alexandre Silveira (PSD-MG) para a cota pessoal de Lula. Ele foi relator da PEC da Transição no Senado. O mesmo vale para Simone Tebet no MDB, que disputa o Ministério do Desenvolvimento Social. Ela vai perdendo força a cada dia nesse xadrez político.

A briga é tanta que a divisão dos ministérios virou piada em Brasília. Fala-se de forma jocosa na separação da pasta de Minas e Energia em dois: um ministério para Minas e outro para Energia. Mas nesse caso é ironia mesmo. Ou quem sabe vira realidade amanhã. Quando se pergunta qual vai ser o ministério, a resposta é: em qual mês? Prenúncio de mudanças à frente a cada negociação importante no Congresso que Lula tiver de enfrentar.

Nessa multiplicação dos ministérios, o impasse acontece porque ninguém quer assumir um ministério esvaziado. Não adianta o governo dizer que não será um governo inflado porque não terá aumento de servidores. Só remanejamento.

A pressão por novas vagas será consequência natural dessa inflação de ministérios. Todos querendo mostrar serviços e projetos novos. Imagina Haddad enfrentar a pressão por gastos com uma Esplanada tão grande. Pior é o risco de os novos ministros quererem inventar a roda criando políticas que já foram experimentadas sem sucesso.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/12/2022

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

SEIS EMPRESAS RESPONDERAM POR 71,4% DAS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA EM 2021

Estas companhias respondem também por quase 70% de toda geração de energia a partir de combustíveis fósseis
Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

— Foto: Pixabay

Um estudo feito pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) apontou que seis empresas foram responsáveis por 71,4% das emissões de gases de efeito estufa em 2021: Petrobras (26,1%), Eneva (13,9%), Eletrobras (11,8%), Fram Capital Energy (8,8%), EDP Energias do Brasil (6,3%) e Électricité de France - EDF (4,5%). Estas companhias respondem também por quase 70% de toda geração de energia a partir de combustíveis fósseis.

Denominado “2º Inventário de emissões atmosféricas em usinas termelétricas”, o relatório aponta também que o ano de 2021 encerrou com um aumento de 75% das emissões de gases de efeito

estufa (GEE) em relação ao total emitido pelo parque termelétrico fóssil do Sistema Interligado Nacional (SIN em 2020.

Já a participação de fontes fósseis para geração de eletricidade no Brasil passou de 15% em 2020 para 20% em 2021. As 82 usinas movidas a combustíveis fósseis listadas neste estudo emitiram 55,6 milhões de toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO2e). Ao todo, foram gerados 95,8 Terawatt-hora (TWh) de eletricidade, dos quais 68,9 TWh foram produzidos a partir do gás natural (44 plantas), o que corresponde a 72% do total. As usinas movidas a carvão mineral (8 plantas) lideram como as mais poluidoras e foram responsáveis pela geração de 16,5 TWh, o que representa 17% da produção de eletricidade fóssil.

De acordo com Raissa Gomes, uma das autoras do estudo, o que explica o elevado nível de emissões foi a crise hídrica de 2021, a pior dos últimos 91 anos, que prejudicou a geração hidrelétrica e fez o setor elétrico brasileiro acionar ainda mais as termelétricas emissoras. A pesquisadora avalia que futuramente, mesmo sem situações extraordinárias, as emissões de gases de efeito estufa devem aumentar.

“Independentemente de crises hídricas, o aumento de emissões é uma tendência que deve continuar, pois cada vez mais termelétricas entram na matriz elétrica brasileira”, alerta Felipe Barcellos e Silva, também autor do trabalho.

O estudo culpa o governo Bolsonaro de ter incentivado e formalizado a contratação de termelétricas atuando em tempo integral – e não apenas como maneira de substituir o acionamento de hidrelétricas em momentos de crise e de reservatórios de água em baixa. Além dos problemas citados, o maior acionamento de termelétricas fósseis pode causar elevação nas contas de luz, já que a operação desses empreendimentos é mais cara em relação a usinas renováveis.

Apenas 13 usinas emitiram 51% dos gases de efeito estufa (GEE), oito movidas a carvão mineral como combustível principal e outras cinco a gás natural. As mais emissoras (emissão absoluta), respectivamente, são: Porto do Pecém I (CE), Candiota III (RS), Termorio (RJ), Termomacaé (RJ), Norte Fluminense (RJ), Jorge Lacerda III (SC), Pampa Sul (RS), Porto do Pecém II (CE), Mauá 3 (AM), Porto do Itaqui (MA), Porto de Sergipe I (SE), Jorge Lacerda I e II (SC), Jorge Lacerda IV (SC).

O levantamento utiliza dados de usinas termelétricas de serviço público e autoprodutoras que disponibilizaram energia ao Sistema Interligado Nacional (SIN) nos anos de 2020 e 2021. A pesquisa não considera plantas movidas a combustíveis renováveis e unidades em que não foi possível identificar os combustíveis empregados.

Em nota, a Eletrobras disse que é líder mundial em renováveis e detém uma das menores intensidades de emissões de carbono da indústria, na comparação com outros players do mercado, e que a matriz de geração da companhia é majoritariamente limpa e hidráulica, atingindo 97% e 91%, respectivamente. Disse ainda que está trabalhando para desinvestir nos poucos ativos que ainda emitem uma quantidade maior de gases do efeito estufa.

A Eneva destacou que o Brasil apresenta ainda uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo, com 84% de energia renovável, mas para tempos em que há crises hídricas, como foi o caso de 2021, o sistema elétrico necessita de complementaridade das fontes de energia para garantir a continuidade do fornecimento elétrico. Acrescenta dizendo que a maior parte da geração da empresa é baseada no gás natural onshore (em terra). Nesse sentido, o gás natural é o energético mais seguro e o menos poluente disponível.

A EDF, EDP e Fram Capital não quiseram se manifestar. A Petrobras não respondeu aos pedidos de posicionamento.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/12/2022

CSN BUSCA NEGÓCIOS DE R$ 1 BILHÃO PARA SEGUIR CRESCENDO, DIZ BENJAMIN STEINBRUCH

Com o avanço em novas áreas, o grupo tende a reduzir a participação do setor de mineração e siderurgia nos negócios, dos atuais 68% para 60% mais à frente
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Steinbruch: Vamos verticalizar, procurar oportunidades internas de reduzir custos através de novos negócios correlatos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

O presidente da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Benjamin Steinbruch, disse que o grupo seguirá buscando "negócios de R$ 1 bilhão", considerando mercado financeiro, serviços e manutenção. "Vamos verticalizar, procurar oportunidades internas de reduzir custos através de novos negócios correlatos", disse o empresário, na abertura do CSN Day.

A meta do grupo, indicou Steinbruch, é manter o ritmo de crescimento visto nos últimos ano, tanto na linha das receitas quanto de resultado operacional. Entre 2017 e 2019, a CSN registrou receita líquida média de R$ 22 bilhões e chegou a R$ 41 bilhões na média de 2020 a 2022. O objetivo é repetir esse avanço entre 2023 e 2025.

O resultado antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) médio, por sua vez, subiu de R$ 6 bilhões entre 2017 e 2019 para R$ 16 bilhões de 2020 a 2022. "Da mesma forma, pretendemos espelhar esse crescimento para 2023 a 2025", afirmou.

Com o avanço em novas áreas, o grupo tende a reduzir a participação do setor de mineração e siderurgia nos negócios, dos atuais 68% para 60% mais à frente. Conforme o empresário, haverá expansão nos negócios atuais, mas a participação será diluída.

Olhando para o portfólio atual, a CSN buscará "novos negócios dentro dos negócios existentes" em busca de eficiência. Na mineração, o crescimento já está contratado, com a planta de beneficiamento P-15 em Itabirito (MG) e há possibilidade de duplicar os volumes no curto prazo, indicou. A siderurgia, por sua vez, vai privilegiar a internacionalização.

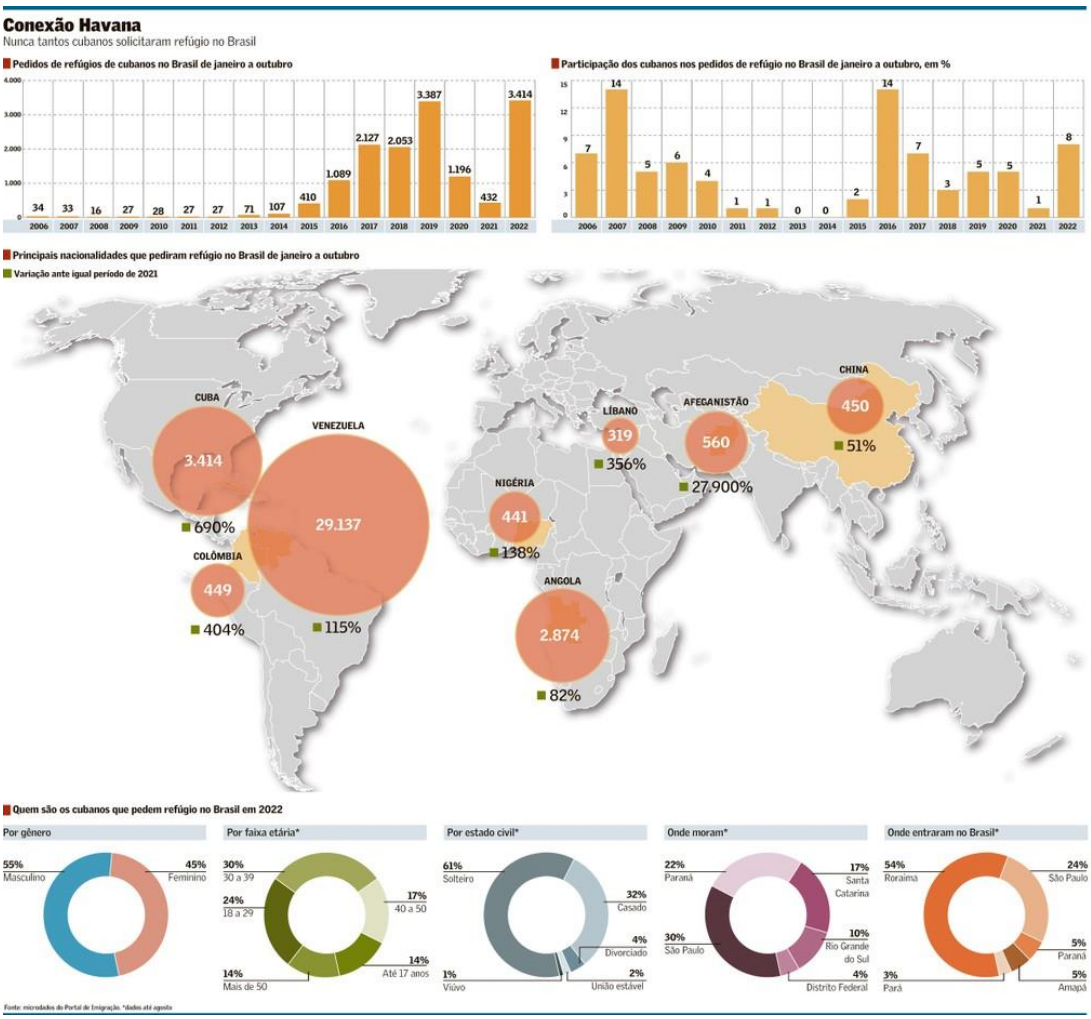
Em cimento, há oportunidades de crescimento nos mercados interno e externo, além da potencial oferta inicial de ações (IPO, na sigla em inglês). Em logística, a CSN vê oportunidades de crescimento e geração de valor tanto em portos quanto ferrovias e, em energia, há possibilidade de parcerias estratégicas e de um eventual IPO no futuro.

"Novos negócios de R$ 1 bilhão é o que vão trazer uma grande valorização para a CSN do ponto de financeiro, de produtividade e de redução de custos", acrescentou.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/12/2022

CUBANOS NUNCA SE INTERESSARAM TANTO PELO BRASIL

Busca por refúgio no país cresce com crise econômica na ilha, repressão política e barreiras nos EUA

Por Marsílea Gombata e Álvaro Fagundes — De São Paulo



A combinação de recrudescimento da crise econômica em Cuba, maior repressão política e dificuldades maiores para emigrar para os EUA tem levado cada vez mais cubanos a apostar no Brasil por uma nova vida. O número de solicitações de refúgio por cubanos bateu recorde neste ano, e especialistas creem ser improvável mudança desse fluxo no curto prazo, uma vez que não há sinais de melhora econômica na ilha.

De janeiro a outubro, 3.414 cubanos solicitaram refúgio no Brasil, 690% mais que no mesmo período do ano passado, segundo dados compilados pelo Observatório das Migrações Internacionais (OBMigra), do Ministério da Justiça e Segurança Pública. Nunca tantos cubanos fizeram esse pedido. Eles superaram os angolanos e são agora a segunda nacionalidade com mais requisições, atrás apenas dos venezuelanos (29,1 mil). Esses cubanos são na maioria homens, solteiros e têm entre 18 e 39 anos.

Tadeu Oliveira, coordenador de estatística do OBMigra, afirma que o aumento de cubanos vindo ao Brasil tem ocorrido por dois mecanismos principais: solicitação de refúgio e pedido de reunião familiar, para quem tem pais, avós e filhos aqui. Ele lembra que, de janeiro de 2021 a outubro de 2022, foram 3.912 solicitações de refúgio e 2.234 solicitações de residência por reunião familiar.

Quem pede solicitação de refúgio, passa pela Polícia Federal, recebe CPF e pode começar a trabalhar enquanto aguarda o pedido ser julgado, o que leva em torno de três meses. Aqueles que solicitam residência por reunião familiar podem esperar mais tempo para conseguir permissão de residência, mas se amparam em um mecanismo garantido pela normativa brasileira, argumenta Oliveira.

Os pedidos de reunião familiar foram possibilitados pelo programa Mais Médicos, afirma. Antes de ser terminado pelo governo do presidente Jair Bolsonaro, em novembro de 2018, o programa contava com 8.400 médicos cubanos, 46% do quadro de profissionais.

“Em 2018, os cubanos começaram a deixar o Brasil, mas parte acabou ficando porque já havia se estabelecido aqui, constituído família. Em 2020, com a pandemia e as fronteiras fechadas, o fluxo diminuiu. Em 2021, quando as coisas começam a se normalizar, há aumento de solicitação de refúgio e de pedido de residência”, diz.

Oliveira aponta o que chama de redes sociais como o principal fator de atração para o Brasil. Ou seja: parentes e amigos que já estão no Brasil e acabam servindo de incentivo para os cubanos saírem da ilha e virem. Nesse sentido, o Mais Médicos teria sido o principal fator, por ter deixado legado dos que vieram trabalhar aqui, se casaram, criaram família, se estabeleceram e acabaram trazendo parentes.

O fator de expulsão, diz Oliveira, seriam problemas políticos e econômicos de Cuba, assim como custos maiores para migrar para outros países, sejam financeiros, sejam logísticos. Hoje, por exemplo, é muito mais caro e arriscado para um cubano tentar ir para os EUA do que para o Brasil.

Michael Bustamante, do Instituto para Estudos Cubanos e Cubano-Americanos da Universidade de Miami, afirma que Cuba vive a pior crise econômica dos últimos 30 anos, tem sido afetada pelas sanções econômicas anunciadas pelo governo de Donald Trump em 2019 e viu o setor turístico - que responde por cerca de 10% da economia do país - duramente afetado pela covid-19. O cenário político tampouco contribuiu. Bustamante aponta tensões cada vez maiores entre sociedade e Estado e intensificação da repressão a protestos contra o governo.

“É difícil dizer que é uma coisa ou outra que explica esse êxodo, pois é tudo ao mesmo tempo”, diz Bustamante. “Por um lado, Cuba passa pela pior crise econômica desde o fim da União Soviética. Há também intensificação das sanções americanas desde 2019, que o governo Joe Biden manteve em vigor e agravaram o cenário. E a pandemia foi devastadora para a economia dependente do turismo.”

Na esfera política, Bustamante argumenta que os dois últimos anos foram de tensões crescentes na ilha, que não podem ser dissociadas da crise econômica em curso. “Vimos um aumento do ativismo da sociedade civil, e tudo isso culminou em julho de 2021 com os maiores protestos em Cuba em 60 anos. O governo reprimiu bastante esses manifestantes”, afirma.

O resultado são pessoas menos esperançosas e mais gente procurando uma alternativa à vida na ilha, diz. Bustamante lembra que, de outubro de 2021 a outubro de 2022, mais de 220 mil cubanos tentaram entrar nos EUA pela fronteira com o México. “O número é recorde em termos absolutos, mas também em porcentagem da população”, diz.

Em 1980, pico do êxodo cubano pós-Revolução Cubana, a população era de 9,8 milhões quando 125 mil cubanos deixaram a ilha pelo porto de Mariel em direção aos EUA, ou seja, 1,26% do total.

Hoje são 11,3 milhões na ilha e 220 mil que tentaram entrar pela fronteira sul dos EUA entre outubro de 2021 e outubro de 2022 - 1,94% da população cubana.

“O sonho do cubano é ir para os EUA, mas ninguém quer se arriscar”, afirma a cubana M. O. R., de 30 anos, no Brasil há quase quatro meses. “A rota para migrar para os EUA se tornou muito perigosa e cara. Então, surgiu a possibilidade de vir ao Brasil pela Guiana, que não exige visto de nós.”

M. O. R. trabalhava como engenheira civil e ganhava 2.000 pesos cubanos por mês - ou 11 MLC (“moneda libremente convertible”), que tem paridade com o dólar americano.

Ela diz que a situação, que já era difícil, piorou muito depois da pandemia. “Os preços de itens básicos subiram muito, principalmente pela falta dos produtos.” Um xampu, conta, chegava a custar US$ 4. A cartela com 30 ovos, US$ 5,5.

“Ao mesmo tempo, a situação energética está precária. Todas as termoelétricas colapsaram, tínhamos apenas oito horas de eletricidade por dia. Manter uma geladeira, por exemplo, era impossível.”

Ela afirma que a crise atual é a pior que já viveu em seu país e explica por que muitos jovens estão deixando a ilha. “A maioria não vê futuro em Cuba. As possibilidades estão cada vez mais escassas”, diz. “Quem pode vai embora.”

A cubana veio para o Brasil com o marido, de 37 anos, que também é engenheiro. Fizeram um empréstimo com um parente que vive em Miami para pagar a travessia. Foram US$ 7 mil para cada um chegar ao Brasil, dentre avião de Havana para Georgetown, capital da Guiana, coiotes que os guiam até cruzarem a fronteira com Roraima, principal porta de entrada dos cubanos hoje no Brasil.

Vive no Tremembé, na zona norte de São Paulo, onde paga R$ 800 de aluguel em um apartamento. Trabalha em um shopping, onde ganha R$ 1.400 mais vale-transporte e vale-refeição. Seu marido ainda não conseguiu emprego.

O dentista Andrés Flores (nome fictício), de 24 anos, decidiu deixar Havana depois de dez meses formado. Com um salário de US$ 22, juntou dinheiro por dois anos até conseguir US$ 2 mil para poder migrar para cá. Conta que para os EUA seriam US$ 10 mil.

Voou até a Guiana e de lá veio por terra para o Brasil. Entrou por Roraima há 40 dias e veio de ônibus até São Paulo. Buscou emprego em Sorocaba, mas acabou ficando em Jundiaí, onde tem uma amiga cubana que já morava ali.

Trabalha vendendo roupa em uma loja de bairro, onde ganha cerca de R$ 1.400 por mês. Espera em breve conseguir ser fixo e ganhar R$ 1.800 mais benefícios. Mas, no médio prazo, quer atuar como dentista aqui. “Penso que tantos anos de estudo em Cuba têm de servir para algo”, diz.

Deixou em seu país pai, mãe, irmãos, avós pois não vê perspectivas e porque em Cuba “se vive uma ditadura”. “A covid-19 afetou o mundo todo. Mas em Cuba foi um acúmulo, em meio a tanta pobreza, miséria e dificuldade. Os cubanos estão deixando a ilha da maneira que podem”, diz. “Com o salário que se recebe trabalhando é impossível viver. Eu comprava roupas do Panamá e as revendia para complementar os US$ 22 que ganhava como dentista.”

R.H.R., de 29 anos, saiu de Havana há três meses porque chegou ao limite, conta. “Não há comida, remédio. Não há dinheiro, não há trabalho. A comida está desaparecendo, e os preços, aumentando.”

Ela decidiu vir ao Brasil porque sua mãe estava aqui havia quatro anos, depois de ter morado no Uruguai. Hoje vive em Miami.

Mesmo madrugando nas filas para conseguir comida subsidiada pelo governo em Cuba, ela conta que ela, o filho de 10 anos e o filho de 5 anos não tinham o suficiente para comer. “Muitas vezes, entrava na fila às 3h para conseguir comida, mas nos armazéns do governo onde se compra com caderneta já não havia nada”, diz.

Sem emprego e recursos, decidiu migrar com o irmão de 19 anos e o filho mais velho. Planeja trazer o filho menor, mas depende de um emprego para começar a juntar dinheiro. “Quando cheguei aqui descobri que estava grávida. Isso tornou tudo mais complicado e agora tenho ainda mais dificuldade em conseguir emprego”, diz.

No curto e médio prazo, a perspectiva é que o maior êxodo cubano da história continue, afirma Bustamante. “Não vejo sinais de recuperação econômica em Cuba. E a equação política interna ainda é muito difícil. Centenas de pessoas estão presas por terem participado de protestos contra o governo um ano atrás”, lembra. “E isso é apenas o reflexo de um ambiente político não muito esperançoso, que está contribuindo para cada vez mais pessoas quererem imigrar.”
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/12/2022

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

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

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.

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.

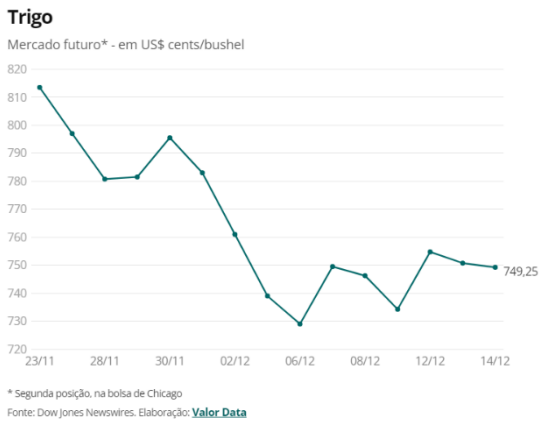
Já a Ultragaz ficará com R$ 428 milhões, voltados para a contínua captura de novos clientes no segmento granel, na revitalização e abertura de revendas, e em projetos de otimização da infraestrutura de armazenagem e de diversificação energética.

Os investimentos na Ultracargo alcançarão R$ 317 milhões, que serão o focados na continuidade da expansão da área IQI13 no porto de Itaqui, 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: 15/12/2022

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.

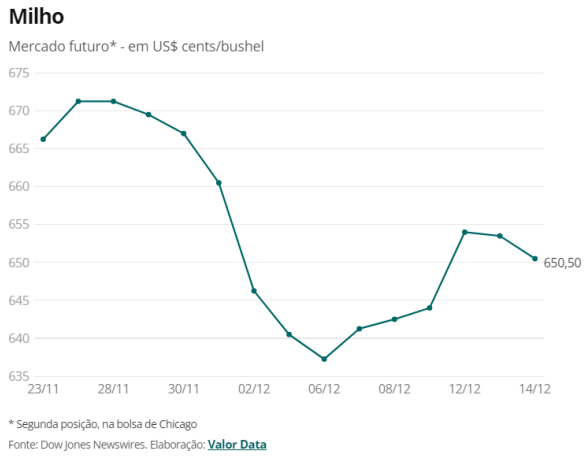
A Ucrânia retomou suas exportações no Mar Negro após um dia de interrupção. Ataques russos à infraestrutura ucraniana no último fim de semana levaram à interrupção dos embarques. Nove embarcações transportando produtos agrícolas deixaram o porto de Odessa ontem, segundo a Organização das Nações Unidas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

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

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: 15/12/2022

PRIMEIRO LEILÃO DO PRÉ-SAL NA OFERTA PERMANENTE PODE ARRECADAR R$ 1,28 BI

Primeira rodada nesses moldes para contratos de partilha tem nove empresas inscritas
Por Gabriela Ruddy — Do Rio

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) realiza nesta sexta-feira, 16, o primeiro leilão de blocos no pré-sal sob contratos de partilha no modelo da oferta permanente, processo em que áreas são leiloadas ao mercado depois de demanda das empresas. Se os 11 blocos oferecidos forem arrematados, a União pode arrecadar R$ 1,28 bilhão em bônus de assinatura.

Será a primeira rodada da oferta permanente sob o modelo de partilha, depois de três ciclos para contratos de concessão. Até então, os blocos em contratos de partilha eram oferecidos em rodadas tradicionais da ANP. O regime de partilha é adotado para áreas dentro do polígono do pré-sal e prevê que as petroleiras destinem parte do petróleo que produzem para a União - que é sócia nas áreas, representada nos consórcios pela estatal Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA). A competição para arrematar contratos de partilha se dá pelo percentual de lucro, em petróleo produzido, oferecido à União, por isso os bônus de assinatura são fixos.

A oferta permanente é hoje o principal mecanismo de licitação de áreas de exploração e produção de petróleo e gás pela ANP. Especialistas dizem que a expectativa é que o leilão seja bem-sucedido, com participação principalmente das “majors”, as grandes companhias globais do setor.

“Uma das características que diferencia esse leilão é que, para um bloco entrar, pelo menos uma empresa tem que ter manifestado interesse nele, então essas áreas são aquelas que de fato despertam interesse do mercado”, diz Edmar Almeida, professor do Instituto de Energia da PUC-Rio.

Há nove empresas inscritas para a concorrência. Além da Petrobras, grandes petroleiras internacionais se qualificaram, incluindo BP, Chevron, Equinor, Shell e TotalEnergies. A colombiana Ecopetrol, a catari QatarEnergy e a malaia Petronas também estão qualificadas.

A Petrobras tem direito prioritário nas áreas leiloadas no regime de partilha, além de poder cobrir ofertas em caso de derrota. A estatal manifestou interesse em exercer o direito de preferência sobre as áreas de Água Marinha e Norte de Brava, com percentual de participação de 30%. Assim, as companhias que apresentarem ofertas por esses blocos vão precisar necessariamente incluir a

Petrobras no consórcio, caso saiam vencedoras. “O pré-sal é um jogo para empresas grandes. Os investimentos são muito altos”, diz Almeida.

As áreas de Água Marinha e Turmalina, na bacia de Campos e Ágata, Esmeralda, Jade e Tupinambá, na bacia de Santos, estavam previstas para serem ofertados na 7ª e 8ª rodadas de partilha, que não ocorreram devido à decisão do governo de passar a oferecer blocos na oferta permanente. Os demais não receberam lances em rodadas anteriores: Itaimbezinho e Norte de Brava, na bacia de Campos, e Bumerangue, Cruzeiro do Sul e Sudoeste de Sagitário, na bacia de Santos.

O geólogo Pedro Zalan, fundador da ZAG Consultoria, destaca que alguns dos blocos oferecidos na sexta-feira podem ter resultados similares a Libra e Sapinhoá, o terceiro e quarto maiores campos produtores do pré-sal. “As áreas oferecidas são o ‘filé mignon’”, diz.

Segundo ele, os blocos mais promissores na bacia de Campos são Água Marinha e Norte de Brava, sendo que este último tem um perfil geológico similar ao do campo de Bacalhau, na bacia de Santos, área operada pela Equinor que vai entrar em operação em 2024, com um navio-plataforma com capacidade para 220 mil barris por dia. Já na bacia de Santos, o destaque é Tupinambá, que pode se tonar um campo “gigante”, diz o geólogo. Zalan lembra que a alta do preço do barril de petróleo este ano faz com que as companhias estejam capitalizadas para participar do leilão.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 15/12/2022

DIÁRIO DO NORDESTE - CE

EMPRESA AUSTRALIANA INVESTE R$ 22 MILHÕES EM MINERAÇÃO DE LÍTIO NO INTERIOR DO CEARÁ

por Victor Ximenes, 08:00 / 15 de Dezembro de 2022.

Território no município de Solonópole é rico em lítio, metal largamente utilizado pela indústria de baterias

Legenda: Exploração de lítio - Foto: Shutterstock

A Oceana Lithium, empresa australiana de mineração, está investindo 6 milhões de dólares australianos – em torno de R$ 22 milhões – em um projeto para extração de lítio em Solonópole, no sertão central do Ceará. O montante foi levantado após IPO realizado na bolsa de valores da Austrália.

As licenças obtidas pela companhia cobrem locais históricos de mineração artesanal anteriormente extraídos de lítio, tântalo, nióbio e estanho.

Ceará pode ter mina de ouro em pleno sertão; empresa do Canadá investe R$ 13 mi
Conforme relatórios da Oceana, mais de 20 minas históricas de pequena escala foram identificadas na exploração de campo. "A mineração só foi realizada a menos de 10 metros de profundidade vertical devido a restrições de material pegmatítico duro que requer detonação", aponta a empresa.

INCIDÊNCIA DE LÍTIO
As pesquisas ainda apontarão se haverá viabilidade econômica para a exploração do minério. Tomás de Paula Pessoa, ex-diretor da ANM (Agência Nacional de Mineração) e membro da Comissão Nacional de Direito Minerário da OAB, afirma a esta Coluna que "a região tem uma incidência muito significativa de lítio".

O material é fundamental neste período de transição energética, cuja demanda global de baterias é crescente, em especial com a expansão da indústria de veículos elétricos.

"Um desafio da extração comercial do lítio é a separação de outros minérios associados que não interessam", explica Tomás.

Já há projetos focados em lítio no Brasil, com destaque para as operações da Sigma Lithium, em Minas Gerais.

A Oceana possui outro empreendimento de lítio na Austrália, o Napperby Lithium Project.

RIQUEZAS MINERAIS
"Solonópole é um município que tem uma considerável concentração de pedras, metais e minerais como argila, berilo, tantalita, ambligonita e fluorita, e chegou a ensaiar, há cerca de três ou quatro décadas, a atividade de mineração, feita de forma artesanal por pequenos grupos à época", relembra a prefeita do Município, Ana Vládia Nogueira.

Segundo ela, para um município que tem como base de sua economia a agricultura e a pecuária, a perspectiva da inserção de uma nova atividade, especialmente na área de mineração, "seria uma grande oportunidade, capaz de captar investimentos, gerar emprego, renda e, consequentemente, um maior desenvolvimento econômico e social para a população".
Fonte: Diário do Nordeste – CE
Data: 15/12/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

OCYAN CRIA EMPRESA DE PERFURAÇÃO INDEPENDENTE
Por Bianca Guilherme OFFSHORE 15/12/2022 - 17:50

Constituição da nova empresa é resultado do acordo firmado entre Ocyan S.A. e grupo majoritário dos credores. DrillCo vai herdar todas as cinco sondas de perfuração da Ocyan

A Ocyan S.A., antiga Odebrecht Óleo e Gás, anunciou na última terça-feira (13) a criação da DrillCo. A constituição da nova empresa é resultado do acordo firmado entre a Ocyan S.A. e um grupo majoritário dos credores representando aproximadamente 71% dos Bonds 21 e 57% dos Bonds 22, após negociações iniciadas em novembro de 2021. A companhia vai herdar todas as cinco sondas de perfuração da Ocyan: ODN I, ODN II, Norbe VI, Norbe VIII e Norbe IX .

Segundo a Ocyan, a nova estrutura societária nasce no contexto da reestruturação da dívida financeira desta unidade de negócio. Os credores irão converter a dívida em capital e aportarão U$ 197 milhões para novos investimentos (capex) e outros desembolsos com a operação. A DrillCo nascerá com estrutura de capital e de dívida altamente saudável.

A Ocyan seguirá, de forma inalterada, com suas atividades na área de produção, construção submarina, manutenção e serviços offshore, e ontribuirá com parte do corpo executivo e a eficiência técnica do atual quadro de integrantes da área de perfuração para formar um novo negócio com excelência operacional no mercado. Com essa nova estrutura de capital as empresas poderão melhorar a sua respectiva competitividade em seus segmentos de atuação.

Roberto Bischoff, presidente da Ocyan, acredita que o reconhecimento da capacidade técnica da Ocyan foi fator determinante para que os futuros acionistas decidissem por manter o atual quadro funcional na futura empresa, bem como parte do corpo executivo, que migrará neste período de transição para a nova companhia. "O processo não trará qualquer impacto junto aos clientes, uma vez que os novos contratos das sondas já estão sendo assinados em nome dessa nova empresa, o que seguirá da mesma forma com os fornecedores", comenta.

A reestruturação da dívida da área de perfuração ocorre por meio do uma recuperação extrajudicial (RE), com obtenção de acordo junto à maioria dos detentores dos títulos da dívida. O processo foi protocolado no dia 12, no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro por algumas subsidiárias de perfuração da Ocyan. A Ocyan S.A. não é parte da recuperação extrajudicial, mas apenas as suas controladas dedicadas a esta unidade de negócio.

A transferência de recursos e ativos para a nova estrutura de perfuração já está em curso e deverá ser concluída após a homologação do plano de RE, prevista para ocorrer até o terceiro trimestre de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

DP WORLD SANTOS MOVIMENTA MAIS DE 1 MILHÃO DE TEUS EM 2022

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/12/2022 - 17:39

‘Movimentação foi registrada pela primeira vez em um ano desde o início das operações em 2013: expectativa é fechar 2022 com cerca de 15% a mais do que no ano anterior

A DP World Santos ultrapassou a marca de 1 milhão de TEUs movimentados em um mesmo ano. O número equivale a 583 mil contêineres. O marco é inédito para o terminal e ocorreu durante a operação do navio "Log-In Pantanal", do armador Log-In.

Do total de cargas cheias movimentadas neste ano, 24% corresponderam à exportação, com destaque para os segmentos de alimentação e commodities (celulose, minérios e cerâmica) e 20% à importação, destacando-se os setores químico, automotivo e de produção de máquinas e equipamentos.

A movimentação no ano de 2022 já é 13% superior à registrada em todo o ano passado, quando atingiu 948 mil TEUs, e corresponde a cerca de 25% da movimentação do Porto de Santos no ano. Até o final do ano, a movimentação de contêineres deve superar em cerca de 15% o ano de 2021.

Fabio Siccherino, diretor-presidente da DP World Santos, comemora a marca e destaca que, apesar dos movimentos recentes para diversificação das atividades do terminal, a operação de contêineres segue sendo parte fundamental da estratégia de negócios da empresa. “Estamos trabalhando para

que, em breve, novos investimentos sejam anunciados a fim de garantir ainda mais capacidade para que o Porto de Santos fique à frente da demanda", destaca.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

ANP APROVA CONSULTA PÚBLICA RELATIVA A ACORDO DE AÇÃO JUDICIAL SOBRE CAMPO DE JUBARTE

Da Redação OFFSHORE 15/12/2022 - 14:53

A diretoria da ANP aprovou nesta quinta-feira (15) a realização de consulta e audiência públicas sobre minuta de acordo, a ser celebrado entre a Agência e a Petrobras, para o recolhimento de participações governamentais (royalties e participação especial) relativas à produção de petróleo no Campo de Jubarte, nos períodos de agosto de 2009 a fevereiro de 2011 e dezembro de 2012 a fevereiro de 2015. Essas participações governamentais deixaram de ser recolhidas em função da não atualização, pela empresa, da curva PEV da corrente do Campo de Jubarte, que tem impacto no Preço de Referência do Petróleo, adotado no cálculo de participações governamentais.

O preço de referência do petróleo de determinado campo, apurado pela ANP, para fins de recolhimento de participações governamentais, é calculado a partir das características físico-químicas da corrente de petróleo à qual este campo está vinculado. Para cada uma destas correntes é realizada a análise dos pontos de ebulição verdadeiros, conhecida como curva PEV, definindo as frações leves, médias e pesadas existentes em cada tipo de petróleo. A partir das frações, o petróleo de uma corrente é valorado utilizando cotações de derivados do mercado internacional.

O acordo que será submetido a consulta e audiência públicas, para que interessados possam se manifestar, já foi aprovado pela Petrobras e visa encerrar o processo judicial que envolve o caso. Com a assinatura de acordo entre ANP e Petrobras, que deverá ser homologado pela Justiça Federal para extinguir o processo, a empresa efetuará o pagamento de aproximadamente R$ 780 milhões. Os valores do acordo serão pagos 35% à vista e o restante em 48 parcelas corrigidas pela taxa SELIC.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

ANP APROVA PROPOSTA DE ACORDO QUE PODERÁ ELEVAR INVESTIMENTOS NA MARGEM EQUATORIAL

Da Redação OFFSHORE 15/12/2022 - 14:50

A diretoria da ANP aprovou nesta quinta-feira (15) proposta de acordo para resilição de contratos de blocos exploratórios marítimos operados pela Petrobras suspensos por longos períodos em razão de atraso no licenciamento ambiental. Para que ocorra a resilição, a empresa terá que transferir investimentos associados aos Programas Exploratórios Mínimos (PEM) não realizados para outras concessões na Margem Equatorial Brasileira, na forma de perfuração de dois novos poços exploratórios, como investimentos adicionais aos seus respectivos contratos receptores.

Com a medida, será possível destravar investimentos que poderão ser efetivamente realizados em áreas concedidas na Margem Equatorial Brasileira, região brasileira de altíssimo potencial para novas descobertas, a exemplo do sucesso exploratório alcançado nas bacias sedimentares análogas da Guiana, Suriname e Costa Oeste Africana, mas cuja última perfuração de poço exploratório ocorreu em 2015.

Atualmente, a ANP é responsável pela gestão dos contratos de 295 blocos exploratórios. Desse total, 42 estão com seus contratos suspensos em razão de atraso no licenciamento ambiental. Entre esses blocos, há casos cujo tempo decorrido de processo de licenciamento ambiental perdura por tempo superior a uma década, o que se configura claramente como uma anomalia, diminuindo a expectativa de cumprimento dos compromissos contratuais. Dessa forma, o acordo se apresenta como uma solução para contratos que se enquadrem nesse cenário.

Os critérios utilizados para seleção dos contratos que fizeram parte do acordo foram blocos suspensos por atraso no licenciamento ambiental e localizados total ou parcialmente a menos de 50km da costa — por não serem mais considerados para licitação atualmente pela ANP.

E blocos suspensos por atraso no licenciamento ambiental que estejam com pedido de licenciamento em análise por mais de 10 anos e que tenha sido feita solicitação de Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), em razão de maior sensibilidade ambiental da região.

Um total de oito contratos, incluindo 15 blocos, se enquadram atualmente nos critérios descritos: BM-J-4 (blocos J-M-115, J-M-165, J-M-3, J-N-5 e J-M-63) e BM-J-5 (blocos J-M-59 e J-M-61), na Bacia de Jequitinhonha; BM-CAL-9 (bloco CAL-M-188), BM-CAL-10 (blocos CAL-M-3, CAL-M-58 e CAL-M-60), BM-CAL-11 (bloco CAL-M-248) e BM-CAL-12 (bloco CAL-M-372), na Bacia de Camamu-Almada; e BM-PEPB-1 (bloco PEPB-M-783) e BM-PEPB-3 (bloco PEPB-M-839), na Bacia de Pernambuco-Paraíba. Todos são operados pela Petrobras com 100% de participação no consórcio, com exceção dos contratos BM-CAL-12, BM-PEPB-1 e BM-PEPB-3, em que há a participação de outras empresas.

Estes contratos possuem um valor de, aproximadamente, R$ 475 milhões em garantias financeiras para cumprimento do PEM. Os parceiros da Petrobras optaram por não participar do acordo, de forma que pagarão em pecúnia para a União seu montante proporcional referente ao PEM não realizado (valor de cerca de R$ 34,9 milhões). Os R$ 440 milhões restantes, referentes ao valor garantido pelo Programa Exploratório Mínimo (PEM) não realizado dos contratos com 100% de participação da Petrobras, somados ao valor correspondente à participação da Petrobras no PEM dos contratos BM-CAL-12, BM-PEPB-1 e BM-PEPB-3, serão transferidos para perfuração de dois novos poços em outros blocos operados pela empresa na Margem Equatorial.

Os contratos escolhidos pela Petrobras e aprovados pela ANP para configurarem como receptores dos investimentos na forma de atividade de perfuração de poço exploratório são: POT-M-762_R15 - bloco POT-M-762 (Bacia Potiguar); e BM-BAR-1, Plano de Avaliação de Descoberta do bloco BM-BAR-1 (Alcântara, Bacia de Barreirinhas), OU no POT-M-952_R11, bloco POT-M-952.

O valor estimado para a perfuração dos dois novos poços será de, no mínimo, R$ 579 milhões (a depender da locação do segundo poço, poderá chegar a R$ 687 Milhões). Esse montante supera em mais de R$ 100 milhões os valores a serem transferidos dos contratos resilidos pelo acordo em questão, o que demonstra vantagem para a União, além de efetivar a perfuração de dois poços em uma nova fronteira exploratória brasileira. Os investimentos referentes aos compromissos de perfuração a serem realizados em face do acordo deverão ser integralmente assegurados por garantias financeiras, que deverão seguir as regras do contrato para o qual o investimento será transferido e cujo valor deverá ser correspondente aos custos dos poços compromissos do acordo, previamente aprovados pela ANP.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

LOGTECH NAVEGAM RECEBE APORTE DA BERTHA CAPITAL E FIP-FIEAM PARA INOVAR TRANSPORTE FLUVIAL NO NORTE DO PAÍS

Da Redação NAVEGAÇÃO 15/12/2022 - 14:47

Startup prevê um crescimento de 30% com a comercialização de cerca de dois milhões de passagens fluviais por ano no Amazonas

A Navegam, logtech que cria soluções de mobilidade fluvial no Amazonas, acaba de receber um aporte de R$ 1,5 milhão do fundo de investimento da gestora Bertha Capital, em parceria com a Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), focado em negócios da região. A startup, que prevê crescer 30% com a comercialização de mais de dois milhões de passagens por ano nas embarcações amazonenses, irá destinar os recursos para a expansão de sua atuação, principalmente no estado do Pará.

Fundada em 2019, a Navegam tem o propósito de desenvolver o mercado fluvial da Região Norte. Para isso, atua na intermediação de fretes e realiza o transporte de pessoas e mercadorias até o seu destino final.

Segundo o CEO da logtech, Geferson Oliveira, as características locais tornam essencial a digitalização deste setor.

“O Norte do Brasil possui muitas peculiaridades, como os rios que fazem às vezes de estradas para a transferência de passageiros e mercadorias. A maioria das grandes cidades são alimentadas por rios e poucas rodovias são pavimentadas. Os mais de 16 mil quilômetros de rede fluvial navegável conectam as capitais, municípios do interior e comunidades ribeirinhas com áreas mais remotas. Dessa forma, a nossa solução logística impacta o desenvolvimento social, econômico e também cultural da população local”, declara Oliveira.

O CMO da startup, Hélio Souza, complementa:

“Com o investimento, conseguiremos potencializar os produtos, serviços e equipe da Navegam, proporcionando uma solução logística eficiente para a população e para todo o mercado varejista conseguir atender a demanda cada vez maior de aceleração digital, que observamos atualmente principalmente na Região Norte”.

Por meio de um aplicativo, a Navegam atua em frentes distintas: B2B, com a logística fluvial; B2C, com a comercialização de passagens de forma presencial e online; e B2B2C, com um e-commerce que intermedia a venda de produtos para a região. Neste último, a startup faz o gerenciamento completo da embarcação, que inclui o processo de vendas, controle de pessoas, relatórios de comissão e split de pagamentos. Ainda são disponibilizados coleta e entrega last mile, que permitem a criação e organização de rotas para entrega, e um sistema de SMS para o cliente acompanhar o status do pedido.

Com 196 terminais hidroviários, as embarcações locais transportam um grande fluxo de moradores e visitantes diariamente. Além disso, são transportados diferentes gêneros alimentícios, eletrodomésticos, peças de máquinas e automóveis, material de construção, medicamentos, dentre outros itens. Atualmente, 65% das embarcações que realizam o transporte fluvial de mercadorias no Norte do país fazem parte da base da Navegam.

A proposta de digitalizar o frete fluvial no principal pólo nacional do setor, assim como operacionalizar o transporte dos produtos tanto na capital quanto no interior, foi o que motivou o investimento do fundo Bertha Capital e FIP-FIEAM. Este é o primeiro aporte da iniciativa, que visa incentivar negócios promissores da Região Norte, com tickets entre R$ 500 mil e R$ 5 milhões.

“No Brasil, as maiores extensões navegáveis estão localizadas nas regiões hidrográficas Amazônicas. Com a evolução dos mercados industrial e varejista, o custo logístico influencia na busca por alternativas mais econômicas e menos arriscadas para o transporte hidroviário brasileiro, trazendo um cenário positivo para a atuação da Navegam. Acreditamos que, para o setor prosperar, é fundamental adequar os negócios aos desafios regionais e nada melhor do que incentivar os empreendedores locais para isso”, diz Moreira.

Para o presidente da Fieam, Antonio Silva, a contribuição financeira via Fundo de Investimentos em Participações - FIP-FIEAM - vai impulsionar o projeto da Navegam, que tem por característica o empreendedorismo inovador. “Nosso objetivo é apoiar as iniciativas de pesquisa e desenvolvimento, estruturação de laboratórios e desenvolvimento de negócios”, diz Silva.

O dirigente destaca ainda que o FIP-FIEAM busca encontrar nichos de negócios e soluções que beneficiem o empreendedorismo no Amazonas e tenham retorno econômico, assim como reflexos para toda a sociedade, com propostas inovadoras.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

ANP FARÁ CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS SOBRE REVISÃO DA REGULAÇÃO DE SEGURANÇA OPERACIONAL NO E&P

Da Redação OFFSHORE 15/12/2022 - 14:40

A diretoria da ANP aprovou nesta quinta-feira (15) a realização de consulta e audiência públicas sobre a revisão do arcabouço regulatório de segurança operacional para as instalações de exploração e produção de petróleo e gás natural (E&P). Com a revisão, cinco resoluções e seus regulamentos técnicos serão consolidados em uma única resolução e um único regulamento técnico anexo, com o conjunto das práticas de gestão válido para qualquer tipo de instalação.

Essa unificação resultará em simplificação administrativa, com redução do número de processos, documentos, análises e decisões. Facilitará também a operacionalização e a fiscalização das normas, com os diversos tipos de instalação contemplados em um único normativo e o direcionamento do regulamento técnico para práticas de gestão.

A minuta do novo ato normativo traz ainda aprimoramentos, entre os quais se destacam: exclusão das atribuições em duplicidade e a unificação das definições, terminologias e requisitos de gestão; modernização regulatória, com a reformulação da prática de gestão de fatores humanos; e reformulação do processo de permissão de segurança operacional com atualização do conteúdo da documentação de segurança operacional (DSO).
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

ABTP DIVULGA NOTA DE REPÚDIO À MUDANÇA DOS CRITÉRIOS DE INDICAÇÃO PARA ESTATAIS

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 15/12/2022 - 14:57

Arquivo/Divulgação

Associação, que representa 72 empresas detentoras de mais de 230 instalações portuárias, destaca que lei vigente garante seleção de cargos diretivos pautada por critérios técnicos de profissionalismo, qualificação e transparência

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) publicou, nesta quinta-feira (15), uma nota de repúdio à alteração da Lei das Estatais, aprovada na

Câmara dos Deputados. A nota destaca que a Lei serve para garantir que a seleção de cargos diretivos em empresas estatais será sempre pautada por critérios técnicos de profissionalismo, qualificação e transparência.

O projeto de lei 2.896/2022 tem como objetivo alterar os critérios de indicação para cargos diretivos em empresas estatais e agências reguladoras previstos no artigo 17 da Lei 13.303/16. A mudança aprovada prevê a redução, de 36 meses para 30 dias, do período de quarentena exigido para que pessoas que exerceram cargos políticos ocupem postos em estatais.

Em nota, a ABTP afirma que a Lei das Estatais fez parte da importante conquista para a governança pública e que seu fundamento principal é garantir que a sociedade seja beneficiada por serviços eficientes e de qualidade que promovam a redução das desigualdades e a melhoria do ambiente de negócios. A associação menciona, inclusive, que a Lei foi reconhecida internacionalmente, pela OCDE, por representar um passo decisivo para o avanço do processo de adesão do Brasil à Organização. "A normatização das melhores referências internacionais trouxe inegáveis benefícios econômicos a todo o setor produtivo".

Fundada em 1989, a ABTP representa 72 empresas detentoras de mais de 230 instalações portuárias, entre terminais arrendados e terminais privados (TUPs) dos portos organizados, distribuídos em 11 estados brasileiros.

Confira abaixo a nota na íntegra:

Nota de Repúdio - Alteração do art. 17 da Lei das Estatais

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP vem a público manifestar seu repúdio ao teor do Projeto de Lei nº 2.896/2022 pela Câmara dos Deputados, que busca alterar os critérios de indicação para cargos diretivos em empresas estatais e agência reguladoras previstos no art. 17 da Lei 13.303/16.

A ABTP é entidade civil sem fins lucrativo, com abrangência nacional, fundada em 1989, 33 anos de existência, que congrega, defende e representa, nos termos do Estatuto Social, 72 empresas detentoras de mais de 230 Instalações Portuárias, localizadas dentro (Terminais Arrendados) e fora (Terminais Privados – TUP) dos Portos Organizados, distribuídos em 11 estados brasileiros. A entidade representa o interesse da pluralidade de instalações portuárias brasileiras, abrangendo agentes econômicos responsáveis por mais e 90% da movimentação portuária nacional, que representa, em média, 14% do PIB Nacional. Desde a sua fundação, tem participado ativamente em todas as discussões que envolvem o setor.

A Lei das Estatais constituiu importante conquista para a governança pública, com o estabelecimento da garantia de que a seleção de cargos diretivos em empresas estatais será sempre pautada por critérios técnicos de profissionalismo, qualificação e transparência, princípios de boas práticas internacionais. Dessa forma, seu fundamento principal é garantir que a sociedade seja beneficiada por serviços eficientes e de qualidade que promovam a redução das desigualdades e a melhoria do ambiente de negócios.

As diretrizes de governança de empresas estatais da OCDE estão dentre as inspirações para a Lei das Estatais, representando passo decisivo para o avanço do processo de adesão do Brasil à Organização. A normatização das melhores referências internacionais trouxe inegáveis benefícios econômicos a todo o setor produtivo. É notável a melhoria dos indicadores de desempenho econômico e operacional das estatais brasileiras. Deve-se evitar com todo o empenho a adoção de reformas legislativas que resultem em retrocessos no longo processo de avanço incremental da governança de empresas estatais. Cuida-se de verdadeira agenda de Estado, que merece ter centralidade, sob pena de incorrermos na piora dos serviços oferecidos à população brasileira e por toda a cadeia produtiva nacional.

Assim, roga-se ao Senado Federal que se abstenha de encaminhar a aprovação final do Projeto de Lei. A ABTP confia que o Congresso Nacional saberá conduzir a discussão de forma responsável, sem prejudicar as regras vigentes que asseguram a seleção de profissionais por critérios técnicos.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

'BUSCAMOS NOVOS CAMINHOS E A PRIVATIZAÇÃO SE APRESENTOU COMO ALTERNATIVA', AFIRMA SAMPAIO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14/12/2022 - 20:58

Arquivo/Divulgação

Durante posse de diretores da Antaq, ministro da Infraestrutura disse que espera que modelagem adotada na desestatização da Codesa dê retorno previsto de investimentos, geração de empregos e desenvolvimento da região. Ele acredita que agência com 5 diretores vai trazer o que setor aquaviário precisa

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou, nesta quarta-feira (14), que a gestão da pasta está concluindo, neste final de ano, um ciclo em que se olhou para a infraestrutura como agenda de Estado, com responsabilidade e com a escolha de técnicos em suas posições. Ele destacou que as companhias docas federais reverteram prejuízos de caixa nos últimos anos e que, em março de 2022, o governo privatizou o primeiro porto público, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A expectativa, segundo o ministro, é que a modelagem adotada dê o retorno esperado de investimento, geração de empregos e desenvolvimento da região.

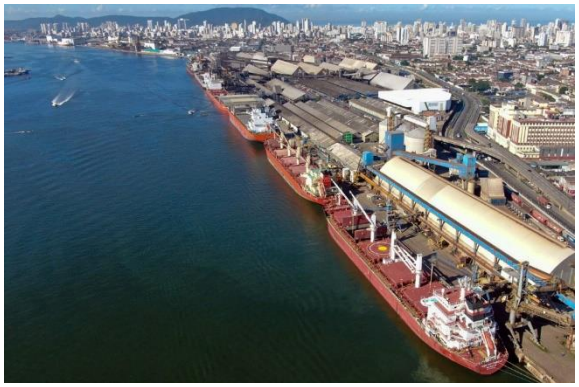
"Herdamos em nossos portos, infelizmente, 8 companhias docas deficitárias e vamos entregar 7 delas dando lucro recorde, como em Santos (...) Tivemos ousadia e coragem de inovar e buscar novos caminhos para a infraestrutura portuária e a privatização se apresentou como alternativa", declarou Sampaio, durante a cerimônia de posse dos três novos diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), realizado na sede da autarquia, em Brasília.

Na ocasião, Sampaio lembrou que o início da gestão, em 2019, chegou a se pensar na fusão da Antaq com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Ele considera que os diálogos com agentes setoriais foram importantes para reavaliar essa proposta e na decisão de se buscar a ampliação do corpo de diretores da Antaq. "Hoje, estou convicto que a agência estruturada com 5 diretores vai trazer o que setor da navegação, hidroviário e portuário precisa", disse o ministro, que chefiava a secretaria-executiva da pasta e assumiu o cargo este ano, após Tarcísio de Freitas deixar a pasta para concorrer ao governo de São Paulo.

Em seu balanço, Sampaio também destacou que o setor portuário vem entregando mais e com eficiência a cada ano, com portos públicos e terminais de uso privado (TUPs) alcançando recordes de movimentação de cargas. No período de quatro anos, citou, foram realizados leilões com 36 arrendamentos portuários. Ele acrescentou que, pela primeira vez em 15 anos, foi feito um planejamento integrado do setor portuário, em conjunto com o ferroviário, reduzindo os conflitos na chegada ao Porto de Santos. "A visão integrada do setor de infraestrutura traz eficiência. Trouxemos as autorizações para o setor ferroviaário e tem dado certo. Hoje o privado pode construir ferrovias sem burocracia e sem o fardo pesado das concessões", salientou.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

PARA CONSULTORES, PORTO DE SANTOS PRECISA DE UM 'PLANO EMERGENCIAL'

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 14/12/2022 - 23:38



Arquivo/Divulgação

Nesta quarta-feira (14), Câmara Municipal de Santos promoveu audiência pública para debater futuro do porto. Especialistas trataram, entre outros temas, de insegurança jurídica, governança, relação porto-cidade e do conceito de porto-indústria

Há um período de incertezas e indefinições em relação aos próximos passos da administração do Porto de Santos. O processo de desestatização foi adiado, na última terça-feira (13), após os pedidos de vistas de três ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) para melhor avaliar o processo. A perspectiva é que o assunto retorne à votação no plenário da Corte de Contas somente no primeiro trimestre de 2023. Nesta quarta-feira (14), a Câmara Municipal de Santos promoveu uma audiência pública para debater o futuro do porto, presidida pelo vereador Chico Nogueira (PT). Especialistas trataram, entre outros temas, de insegurança jurídica, governança, relação porto-cidade e do conceito de porto-indústria.

Para Frederico Bussinger, consultor portuário, a decisão do TCU alterou o cenário e deu um novo relevo à audiência pública. "O que me chamou atenção não foi o pedido, mas as circunstâncias, as dúvidas e objeções que foram levantadas em relação ao processo. De certa forma, foi elogiado o processo de desestatização. Entretanto, as dúvidas e objeções foram tão grandes que é difícil entender como se elogia um processo com esse nível de dúvidas", comentou durante a sessão na Câmara de Santos.

O consultor acredita que o Porto de Santos precisa investir em um plano emergencial com planejamento desde agora. Para Bussinger, é importante ter um gesto da equipe de transição da equipe de Lula dando "prioridade absoluta ao plano que dê sustentação, inclusive, com a atual administração".

Durante a audiência, o advogado Douglas Martins lamentou que o Plano de Desenvolvimento de Zoneamento (PDZ) não tenha tido participação popular na concepção. "As características desse procedimento foram a ausência de diálogo real com a comunidade. Há muitas lacunas com a sociedade. Eles falavam diretamente com os interessados e não falavam com trabalhadores e nem com a comunidade", afirmou.

O advogado destacou a batalha jurídica enfrentada e ressaltou que não foram levados em conta aspectos ambientais e sociais. "Não havia uma divulgação de que o PDZ era projetado para a futura desestatização. Naquele momento, a gente ficou sabendo do PDZ, mas não sabia que era desenhado para servir outro processo. Tudo isso é importante para vermos os questionamentos jurídicos que fizemos e como se configura a insegurança jurídica", comentou.

O CEO do Complexo de Andaraguá, André Ursini, realçou a lentidão no desenvolvimento dos processos de licenciamento ambiental e destacou a importância no planejamento do porto como um todo, olhando para sua comunidade. "Hoje, o Porto de Santos bate recorde de movimentação, mas a gente tem que entender que está cada vez mais automatizado e mecanizado e menos humanizado", relembrou.

Segundo Ursini, a Baixada Santista despencou da segunda região metropolitana mais importante do estado para a sétima. Além disso, quando o Brasil tinha 11% de desemprego, a região tinha 14%. Hoje, o Brasil tem 9% e a baixada tem 11%. "Isso nos empobrece, isso nos traz problemas,

desemprego e muito mais. Estamos acima da média nacional e a gente não percebe que essa transformação traz um problema para a sociedade. Estamos muito próximos da capital e nossos jovens vão embora para outras regiões e não voltam mais", lamentou.

Na ocasião, João Paulo, representante de Miriam Belchior, ex-ministra do Planejamento e integrante do GT de Infraestrutura na Transição, afirmou que estava anotando todos os pontos levantados e que levaria até o presidente eleito.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/12/2022

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: 15/12/2022