

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 166/2022
Data: 20/12/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
EX-GOVERNADOR DE SP, MÁRCIO FRANÇA É COTADO PARA ASSUMIR PASTA DOS PORTOS NO GOVERNO LULA	4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	5
INVESTIMENTOS PRIVADOS E OBRAS EMBLEMÁTICAS EM RODOVIAS AUMENTAM SEGURANÇA E DIMINUEM DISTÂNCIAS NO PAÍS	5
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	7
SPU LANÇA NOVA IDENTIDADE VISUAL DO SEU PORTAL DE SERVIÇOS.....	7
LIVRO SOBRE COMPRAS PÚBLICAS MOSTRA PODER DO ESTADO COMO INDUTOR DA INOVAÇÃO.....	8
RONDÔNIA E PARÁ APRESENTAM OS MAIORES PERCENTUAIS DE CRESCIMENTO DE RECEITAS CORRENTES NO 5º BIMESTRE DE 2022.....	9
CAPITALIZAÇÃO DA ELETOBRAS FOI DESTAQUE DA SEDDM EM 2022	10
SUPERÁVIT COMERCIAL JÁ CHEGA A US\$ 60,02 BILHÕES NO ANO	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	12
EDITORIAL – O DESAFIO DE ITAJAÍ	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Conectividade 1</i>	13
<i>Conectividade 2</i>	13
<i>Rio de Janeiro 1</i>	13
<i>Rio de Janeiro 2</i>	13
<i>Iniciava verde</i>	13
NACIONAL - PARALISAÇÃO DOS AERONAUTAS CAUSA ATRASOS E CANCELAMENTOS DE VOOS PELO PAÍS	13
NACIONAL - PRESIDENTE DE SINDICATO AFIRMA QUE GREVE SERÁ MANDA	15
NACIONAL - GREVE DOS AERONAUTAS NÃO AFETA TRANSPORTE DE CARGAS, DIZ SNA	15
NACIONAL - GOVERNO APROVA PROCESSO DE RELICITAÇÃO DA Eco101	16
REGIÃO NORDESTE - GOVERNO CONTRATOU R\$ 117 BILHÕES EM RECURSOS PRIVADOS NOS ÚLTIMOS 4 ANOS	17
REGIÃO SUDESTE - TCU DÁ 180 DIAS PARA SPA APRESENTAR PLANO DE ESTRUTURAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO	19
REGIÃO SUL - PORTO DE ITAJAÍ PERDE OPERAÇÕES DE CONTÊINERES A PARTIR DE JANEIRO	20
REGIÃO NORDESTE - TRECHO DE PISTA QUE LIGA REGIÃO DO MATOPIBA AO PORTO DE ITAQUI É REVITALIZADO.....	22
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	22
SPA LANÇA PIX PARA PAGAMENTO DE REQUISIÇÕES DE MATERIAIS E SERVIÇOS.....	22
PISTA SUL DA IMIGRANTES FAZ 20 ANOS: OBRA HISTÓRICA AUMENTOU CAPACIDADE DE TRÁFEGO DAS RODOVIAS QUE LEVAM À BAIXADA SANTISTA E INOVOU EM TECNOLOGIA	23
PORTO ITAPOÁ BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES CROSS DOCKING EM 2022	25
SUPERÁVIT COMERCIAL JÁ CHEGA A US\$ 60,02 BILHÕES NO ANO	26
EMIRADOS SE DESTACAM NA COMPRA DE FRANGO E OVOS DO BRASIL	26
JORNAL O GLOBO – RJ.....	28
ORÇAMENTO SECRETO: CONGRESSO E GOVERNO LULA DIVIDIRÃO IGUALMENTE R\$ 19,4 BI APÓS DECISÃO DO STF	28
'PEC DA TRANSIÇÃO' TERÁ PRAZO REDUZIDO DE DOIS PARA UM ANO EM VOTAÇÃO NA CÂMARA	29
ANTES DE ASSUMIR O BNDES, MERCADANTE JÁ TEM COM QUE SE PREOCUPAR ALÉM DO MERCADO FINANCEIRO.....	31
VENDA DE UNIDADES DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS EMPERRA, APÓS DESISTÊNCIA DA YARA.....	31
AEGEA COMPRA CORSAN POR R\$ 4,15 BI EM LEILÃO SEM DISPUTA.....	33
HADDAD E LIRA SE REÚNEM PARA DISCUTIR 'PEC DA TRANSIÇÃO'	34
GREVE DE TRIPULANTES VOLTA A AFETAR VOOS NESTA TERÇA-FEIRA.....	36
FOLGA PARA AUMENTO DE GASTO PÚBLICO SEM EXPANSÃO FISCAL É DE R\$ 122 BILHÕES, MOSTRA ESTUDO DA FGV.....	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	38
EQUIPE ECONÔMICA: SAI O LIBERALISMO DA ESCOLA DE CHICAGO, ENTRA A HETERODOXIA DE UNICAMP E PUC-SP.....	38
NELSON BARBOSA E TEREZA CAMPELLO ACEITAM CONVITE DE MERCADANTE PARA TRABALHAR NO BNDES.....	41
SENADO APROVA PEC QUE ESTABELECE FONTE DE CUSTEIO PARA PISO DA ENFERMAGEM.....	41
CÂMARA FECHA ACORDO COM LULA E REDUZ PRAZO DA PEC DA TRANSIÇÃO DE DOIS PARA UM ANO	42
VALOR ECONÔMICO (SP).....	44
NOVA ONDA DE PROJETOS DE FERROVIAS SOMA R\$ 61 BI	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 166/2022
Página 3 de 60
Data: 20/12/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

BRASIL VAI ESTREAR NO MERCADO MUNDIAL DE LÍTIO PARA BATERIA	46
GOVERNO ELEITO DEVE DESMEMBRAR MINISTÉRIO DA ECONOMIA EM QUATRO	48
PASSAGEIROS COM PROBLEMAS EM VOO TÊM DIREITO A REEMBOLSO E ALIMENTAÇÃO; VEJA COMO RECLAMAR.....	49
DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA: MOMENTO OPORTUNO	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	52
NORMA RENOVA CONCEITO DE AJB, SEM MUDANÇAS	52
MSK ENTRA COM PEDIDO SUSPENSIVO PARA ATRACAR ANTIGO PORTA-AVIÕES EM SUAPE	53
SUBMARINO 'HUMAITÁ' TESTA PROPULSÃO NO MAR	54
SETOR PORTUÁRIO REGISTRA CRESCIMENTO DE 8,6% EM OUTUBRO	55
PORTOS DO RIO GRANDE MOVIMENTAM 35,8 MILHÕES DE TONELADAS DE JANEIRO A NOVEMBRO	56
ACELEN IMPORTA DA ÁFRICA 2 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO EM COM PEGADA ZERO DE CARBONO NO TRANSPORTE MARÍTIMO	57
PORTOSRIO FILIA-SE À ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE SINALIZAÇÃO MARÍTIMA	58
PORTO ITAPOÁ BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES CROSS DOCKING EM 2022	59
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EX-GOVERNADOR DE SP, MÁRCIO FRANÇA É COTADO PARA ASSUMIR PASTA DOS PORTOS NO GOVERNO LULA

Ministério da Infraestrutura deve ser dividido em duas pastas: uma delas cuidaria de portos e aeroportos

Por: Ted Sartori



Márcio França é cotado para assumir pasta dos Portos no governo Lula Foto: Divulgação/Governo de São Paulo

A equipe do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) deve dividir o atual Ministério da Infraestrutura em duas pastas: uma cuidaria de portos e aeroportos e a outra, de rodovias e ferrovias.

Para assumir a primeira, um nome cotado é o do ex-governador de São Paulo Márcio França (PSB). A

Tribuna apurou, no entanto, que ainda não foi feito convite formal para que França comande algum ministério.

O ex-governador, que também já foi prefeito de São Vicente e tentou sem sucesso uma cadeira no Senado nas últimas eleições, é o nome indicado pelo partido para integrar o primeiro escalão. Cidades, Ciência e Tecnologia, Comércio e Indústria e, agora Portos e Aeroportos, são setores dentre os quais França tem gravitado.

Procurado pela Reportagem, o ex-governador não comentou sobre o tema até o fechamento desta edição.



Operação de carga no Porto de Santos: segmento portuário voltará a contar com uma estrutura ministerial Foto: Alexander Ferraz

Nos bastidores, a percepção é de que Lula estaria esperando a aprovação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição para, depois, focar esforços na montagem do governo.

“Por conhecer o Porto de Santos, a região e o Estado, e por ter sido prefeito e governador, tem todos os elementos para dar ao complexo santista a atenção que ele necessita e merece”, afirma o engenheiro, consultor portuário e colunista de A Tribuna Frederico Bussinger.

“É um nome de peso e relevância que, sem dúvida, agregaria ao setor”, emenda Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

Preocupação

A animação dos especialistas consultados pela Reportagem, porém, não é exatamente a mesma a respeito da divisão propriamente dita do ministério.

“A tendência mundial para a maior eficiência da logística é a da intermodalidade, recomendando a integração entre os vários modais de transporte e a infraestrutura portuária. Neste sentido, a divisão do Ministério da Infraestrutura não parece adequada”, analisa Gesner Oliveira, economista, professor e também colunista de A Tribuna.

Por sua vez, Bussinger lembra que a infraestrutura logística brasileira já passou por vários arranjos estruturais nas últimas décadas: modos separados, todos juntos (como agora), e agregações modais parciais. E que mudanças reais dependem mais da política do que da estrutura, além de ser decisiva para a estratégia que será adotada, tanto para a logística como um todo quanto para cada modal.

“Em princípio, cada modo tende a merecer maior atenção; mas, em contrapartida, o esforço de articulação intermodal tende a ser maior e, claro, muito dependerá do alinhamento dos dois ministros”, explica.

“Se, por exemplo, houver uma diretriz diretriz de descentralização do processo decisório, ser atribuído papel central ao CAP (Conselho de Autoridade Portuária) nas decisões estratégicas, e dada maior autonomia das administrações portuárias, certamente o cenário será bastante distinto”, emenda o especialista.

Por sua vez, o presidente da ABTP clama justamente por uma visão total do processo, sem julgamentos a respeito da cisão. “Quando a gente olha sob o ponto de vista da carga, esses modais são complementares, de acordo com a distância e a logística”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/12/2022

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

INVESTIMENTOS PRIVADOS E OBRAS EMBLEMÁTICAS EM RODOVIAS AUMENTAM SEGURANÇA E DIMINUEM DISTÂNCIAS NO PAÍS

Dutra-Rio Santos, a maior concessão rodoviária da história, além de mais de 6,4 mil quilômetros construídos e recuperados por todo o país foram os destaques do modal nos últimos quatro anos



Maior concessão rodoviária da história, Dutra-Rio Santos terá R\$ 14,8 bilhões em investimentos - Foto: Adenir Britto/CCR

O bom desempenho econômico e logístico do setor rodoviário brasileiro está contratado para as próximas décadas, graças às parcerias do Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura, com o setor privado. Foram sete grandes projetos concedidos desde 2019 e cerca de R\$ 50 bilhões em investimentos no segmento pelo qual passa a maior parte do transporte de cargas e passageiros por todas as regiões do país.

Das 365 entregas da gestão em todos os modais de transportes, 263 dizem respeito ao setor rodoviário - a última, de quatro pontes na BR-230/PA, que fortalecem a integração e a segurança na Transamazônica. No total, foram investidos R\$ 13,5 bilhões em recursos públicos, o que inclui mais de 6,4 mil quilômetros de rodovias recuperadas, adequadas, construídas e duplicadas de norte a sul do país. Houve também significativo avanço na cobertura contratual dos serviços de manutenção rodoviária, chegando a mais de 96% da malha sob supervisão estatal.

Somada ao empenho da gestão em aproximar o setor privado para apostar em infraestrutura de transportes, a consequência para o usuário será refletida em serviços de qualidade, ganhos em eficiência e segurança para os próximos anos. Para chegar a esses resultados, o planejamento estratégico para o setor foi baseado em alguns pilares, sendo um deles a transferência maciça de ativos para operação privada e outro a modelagem dos contratos de forma que garantem mais segurança jurídica, tornando os empreendimentos cada vez mais atrativos.

Investimentos privados

Com isso, foi possível conceder o sistema rodoviário Presidente Dutra e Rio-Santos, que liga São Paulo e Rio de Janeiro, que assegurou R\$ 14,8 bilhões em investimentos em leilão realizado em 2021, se consolidando como a maior concessão rodoviária da história. Em 2022, a Rio-Valadares (BR-116/493/465/RJ/MG) foi concedida por R\$ 11,3 bilhões, que serão aplicados em melhorias pelos próximos 30 anos nos 726,9 quilômetros de extensão da rodovia que liga Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Além dos investimentos expressivos e da melhoria na qualidade dos serviços prestados, os contratos desses projetos têm como característica inovações de conectividade (wi-fi e cobertura de celular nas rodovias) e a implantação do free flow, tecnologia que permite maior fluidez no trânsito, sem as paradas obrigatórias nas praças de pedágio. Na prática, esses investimentos significam segurança viária, emprego e renda, como detalha o secretário nacional de Transportes Terrestres, Felipe Queiroz. Primeiro com a demanda, ao mobilizar toda uma cadeia produtiva; depois, ao diminuir os custos logísticos e aumentar a eficiência. “Todos esses elementos têm por consequência fomentar o desenvolvimento econômico do país”, disse.



Obras

Outra diretriz que guiou os projetos do Ministério da Infraestrutura da área de transportes terrestres foi a conclusão de obras históricas inacabadas e execução de novas melhorias. Em 2019 e 2020, os trabalhos das equipes do MInfra transformaram a BR-163/230/MT/PA em uma rodovia de qualidade para o escoamento da produção agropecuária da região Centro-Oeste. Depois de ser recuperada, o Governo Federal assinou, em 2022, o contrato de concessão da

rodovia, garantindo R\$ 1,76 bilhão em investimentos em novas melhorias e ampliação de capacidade pelos próximos 10 anos.

“Essa era uma obra aguardada há mais de 40 anos, que possibilitou que o custo logístico do Brasil alcançasse patamares nunca antes vistos. Com ela, o preço do frete foi reduzido e o preço para transportar grãos no interior do Mato Grosso ficou mais barato do que os preços praticados no meio oeste americano”, afirmou Queiroz.

Na região Norte, a Ponte do Abunã, na BR-364/RO, mudou a realidade dos moradores de Rondônia e do Acre, que passaram a fazer a travessia do Rio Madeira em minutos. Realidade similar no extremo oposto do país, onde a Nova Ponte do Guaíba, em Porto Alegre (RS), facilitou a ligação



entre a cidade e o porto e tornou mais eficiente o escoamento da produção nacional para os países vizinhos.

Segurança

As medidas de segurança também se estenderam em iniciativas para aumentar a qualidade de vida dos caminhoneiros no Brasil. Entre as ações, o prazo maior para renovação da carteira de habilitação; a criação do documento de transporte eletrônico (DTE), que unifica os documentos exigidos em operações de transporte de carga; e a criação e certificação dos 125 pontos de parada e descanso (PPDs) que existem atualmente nas rodovias do país.

Prevista nos atuais contratos de concessões rodoviárias, a implantação desses mecanismos traz benefícios não só para os profissionais que atuam nas estradas, mas para os estabelecimentos e a sociedade como um todo. Entre as vantagens da medida estão a diminuição dos acidentes por falhas humanas devido ao cansaço; redução de roubos e furtos; desestímulo às práticas de prostituição e uso de drogas; e estímulo à modernização dos estabelecimentos.

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

Data: 20/12/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

SPU LANÇA NOVA IDENTIDADE VISUAL DO SEU PORTAL DE SERVIÇOS

Iniciativa proporciona facilidades para o cidadão, com informações bem organizadas e mais acessíveis

Está na rede o novo Portal de Serviços da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU), que passa a contar com nova identidade visual, desenvolvida para facilitar a identificação dos serviços e transações disponíveis ao cidadão.

A iniciativa faz parte das ações de inovação digital da SPU. Em outubro, a Secretaria já havia divulgado seu novo portal institucional, que trouxe uma ambiência mais leve, moderna e com informações organizadas de acordo com sua estrutura e temas pertinentes à gestão do patrimônio da União, como a sua missão, atribuições, legislação, transparência, ouvidoria, entre outros.

O foco principal de todo o trabalho é a comunicação facilitada para o cidadão, que precisa ter acesso ágil e eficiente às funcionalidades que envolvem os imóveis e bens da União, que são de propriedade de todos os brasileiros.

Ambos os trabalhos contaram com a participação do Serpro na elaboração da arquitetura da informação, com metodologia voltada para simplificar e agilizar a navegação dos cidadãos nos portais (desde a busca de informações, quanto de serviços e requerimentos junto à SPU). As soluções foram adaptadas com tecnologias para dispositivos móveis, de acordo com as políticas de acesso e avaliação preconizadas pela Diretoria de Tecnologia da Informação do ME.

Esta é a primeira fase de remodelagem dos serviços digitais da SPU ao cidadão, com outros desenvolvimentos já programados para serem lançados oportunamente, como agrupamento de serviços e requerimentos por tipos, nova área de acompanhamento da solicitação do cidadão e melhorias já disponíveis na qualificação de campos dos requerimentos.

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

Data: 20/12/2022



LIVRO SOBRE COMPRAS PÚBLICAS MOSTRA PODER DO ESTADO COMO INDUTOR DA INOVAÇÃO

Publicação do Ipea avalia que o Brasil tem conjunto robusto de instrumentos da política inovadora, tanto pela oferta quanto pela demanda

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), fundação pública federal vinculada ao Ministério da Economia, lançou, nesta segunda-feira (19/12), o livro “Compras Públicas para Inovação no Brasil — Novas Possibilidades Legais”. Com 13 capítulos, elaborados por 26 autores, a obra tem como linha-mestra o poder de compra do Estado como indutor da inovação privada. O material apresenta e discute as novas possibilidades legais trazidas pela nova Lei de Licitações e Contratos, pelo Marco Legal das Startups e pela nova redação da Lei de Inovação. “Pela primeira vez, o Brasil possui um conjunto robusto de instrumentos de política de inovação que atuam tanto pelo lado da oferta quanto pelo lado da demanda”, destacou o Ipea, na apresentação do material.

“É um livro que vai contribuir demais com os gestores públicos e fomentar o ecossistema de inovação que vai precisar, sim, do auxílio, do apoio do poder de compra do estado”, disse o Secretário de Inovação e Micro e Pequenas Empresas da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), Bruno Portela. Ele que participou diretamente da elaboração dos Marcos Legais de Inovação e de Startups é um dos autores do capítulo que aborda o tema “Contrato público de soluções inovadoras: racionalidade fundamental e posicionamento no mix de políticas de inovação que atuam pelo lado da demanda”. “O Brasil mostrou que é possível comprar inovação. Agora é importante difundir esse conhecimento para todos os municípios e estados, mostrando que realmente é seguro comprar inovação e utilizar o poder de compra do estado para melhorar e estimular o ecossistema no país”, recomendou Portela.

Os avanços nesse setor são prioridade para a Sepec, que lançou no mês passado a primeira plataforma destinada exclusivamente a compras públicas para inovação no Brasil. Fruto de parceria com o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), com apoio do Instituto Tellus, a ferramenta foi concebida para apoiar gestores públicos no processo de aquisição de produtos, processos e serviços inovadores.

A construção da Plataforma de Compras Públicas para Inovação (CPIN) — de acesso gratuito e disponível ao público — levou seis meses e contou com a colaboração de entidades das três esferas de governo, organizações do terceiro setor e agentes do mercado. O desenvolvimento da plataforma teve como ponto de partida a constatação de que o avanço tecnológico e o surgimento de desafios públicos cada vez mais complexos levam as instituições públicas a mudarem radicalmente os paradigmas existentes, por meio da incorporação de novas soluções.

Desta forma, as compras públicas de inovação podem cumprir dupla função: permitir que o poder público resolva problemas e necessidades sociais, contratando soluções inovadoras que ainda não existem; e, ao mesmo tempo, alavancar o desenvolvimento econômico, ao fomentar a demanda por bens e serviços de maior conteúdo tecnológico no país.

A abertura do webinar de lançamento do novo livro do Ipea contou com a participação do sociólogo e especialista em inovação e tecnologia Glauco Arbix, da Universidade de São Paulo. Ele destacou a importância das compras governamentais como instrumento de estímulo à inovação, em escala global. “Esse é um instrumento muito poderoso em vários países do mundo, utilizado de maneira bastante ampla e de modo bastante intenso. Aqui no Brasil, infelizmente, a gente ainda faz um uso muito limitado, muito restrito”, disse o sociólogo. A publicação do Ipea, destacou Arbix, ajudará o país a enfrentar esse cenário, encarando os investimentos em inovação não apenas como um custo, mas como um mecanismo de planejamento de médio e longo prazos, indutor da melhora da produtividade e da criação de soluções inovadoras para os problemas brasileiros.

O organizador do livro foi o pesquisador do Ipea André Tortato Rauen, autor do capítulo “Compras Públicas para inovação no Brasil: O poder da demanda pública”, participou do lançamento. Ele

informou que entre as principais mensagens deixadas com a elaboração do livro é a de que a participação do Estado na economia, por meio das compras públicas, é importante elemento de estímulo aos projetos inovadores, ao elencar prioridades para o país e direcionar matrizes de investimento.

Confira o webinar de lançamento do livro “Compras Públicas para Inovação no Brasil — Novas Possibilidades Legais”.

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

Data: 20/12/2022

RONDÔNIA E PARÁ APRESENTAM OS MAIORES PERCENTUAIS DE CRESCIMENTO DE RECEITAS CORRENTES NO 5º BIMESTRE DE 2022

Por outro lado, Roraima (50%) e Rondônia (35%) foram os estados com os maiores crescimentos das despesas correntes no período

Os estados de Rondônia (28%), Pará (26%) e Paraíba (24%) apresentaram os maiores crescimentos, em termos percentuais, de suas receitas correntes no 5º bimestre de 2022 na comparação com o mesmo período de 2021. Por outro lado, os estados que apresentaram maior crescimento das despesas correntes foram Roraima (50%), Rondônia (35%), Amazonas (30%) e Alagoas (28%).

Os dados são do Relatório Resumido de Execução Orçamentária em Foco dos estados + DF referente ao 5º bimestre de 2022 publicado nesta terça-feira (20/12) pelo Tesouro Nacional. O RREO em Foco - Estados e DF traz os principais dados da execução orçamentária das 27 unidades da federação, possibilitando a comparação de sua situação fiscal, e é feito com base nos documentos que os próprios entes publicam no Sistema de Informações Contábeis e Fiscais do Setor Público Brasileiro – Siconfi, gerido pelo Tesouro.

Outro indicador importante da saúde fiscal de um estado é a poupança corrente, que equivale ao valor das receitas correntes menos as despesas correntes empenhadas. Esse é um número que, se for positivo, aponta para a autonomia para realizar investimentos com recursos próprios; quando negativo, mostra a dependência de receitas de capital para realizá-los. Amapá com 43% e Mato Grosso com 39% foram os estados que alcançaram os maiores percentuais de poupança corrente em relação à RCL. Já Rio Grande do Sul (11%) e Distrito Federal (12%) foram os estados com os piores desempenhos nesse indicador.

Quando um estado não paga todas as despesas orçadas durante um ano fiscal, ele inscreve essas despesas empenhadas e liquidadas em restos a pagar. O percentual de restos a pagar pagos ao longo do ano é um indicativo da dificuldade de pagar despesas antigas. Pernambuco (80%), Paraíba (79%) e Pará (79%) foram os estados que mais quitaram seus Restos a Pagar em relação ao volume que foi inscrito no dia 31/12/2021. Rio Grande do Sul (13%), Minas Gerais (14%) e Amapá (15%), na outra ponta, tiveram o pior desempenho nesse indicador para o período analisado.

O Relatório traz ainda a variação da Dívida Consolidada no 5º bimestre de 2022 em relação à Dívida Consolidada em 31 de dezembro do ano anterior. Até o 5º bimestre de 2022, Amapá (16%), Distrito Federal (9%), Rio Grande do Sul (9%) e Alagoas (9%) foram os estados que tiveram os maiores crescimentos das Dívidas Consolidadas nos primeiros 10 meses de 2022. Por outro lado, Maranhão (-19%), Mato Grosso (-16%) e Tocantins (-11%) são estados que mais reduziram o montante da Dívida Consolidada do começo de 2022 até o fim de outubro.

O Relatório Resumido da Execução Orçamentária (RREO) consiste em uma publicação bimestral que apresenta as informações fiscais consolidadas de cada ente da República Federativa do Brasil. Reúne as informações da execução orçamentária de todos os poderes, Executivo, Legislativo e Judiciário, incluindo também o Ministério Público e a Defensoria Pública, e contempla as esferas Federal, Estadual, Distrital e Municipal.



Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 20/12/2022

CAPITALIZAÇÃO DA ELETROBRAS FOI DESTAQUE DA SEDDM EM 2022

Operação levará R\$ 8,7 bilhões em investimentos para Norte, Nordeste e Sudeste

Comprometido em fazer o Brasil trilhar o caminho da prosperidade, o governo federal fortaleceu o processo de desestatização e privatizações em 2022, com o objetivo de reduzir o peso do estado sobre a economia e ampliar a competitividade nacional e a capacidade de atração de investimentos (saiba mais na página de balanço das ações de 2022). Uma das operações mais importantes foi o processo de capitalização da Centrais Elétricas Brasileiras S.A (Eletrobras), em junho, que resultará em investimentos de R\$ 8,7 bilhões em projetos nas regiões Norte, Nordeste e Sudeste.

A Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados (SEDDM) do Ministério da Economia cumpriu papel decisivo na condução desse processo, com importantes conquistas em 2022. Entre as privatizações, destaque também para a venda do controle acionário da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e a aprovação da modelagem e as condições da desestatização da Autoridade Portuária de Santos (SPA), associada à concessão dos serviços portuários prestados no Porto Organizado de Santos.

A nova corporação responsável pela Eletrobras terá a obrigação de investir R\$ 8,7 bilhões previstos em contrato. Além disso, os consumidores vão contar com o aumento da competição e consequente redução de tarifas. A União passou a deter ações preferenciais de classe especial (golden share), com poder de veto nas deliberações que possam afetar a limitação ao poder de voto dos acionistas (10% capital votante).

No total, a capitalização da Eletrobras assegurou R\$ 33,69 bilhões (aumento de capital); R\$ 26,6 bilhões (novas outorgas); R\$ 32 bilhões (Conta de Desenvolvimento Energético — CDE, em 30 anos) e R\$ 9 bilhões (conservação de bacias, em 10 anos).

Porto de Santos

A SEDDM também esteve presente em diversos projetos, como na aprovação da modelagem e as condições da desestatização da Autoridade Portuária de Santos, associada à concessão dos serviços portuários prestados no Porto Organizado de Santos. Somente essa operação terá impacto de R\$ 5,95 bilhões, considerando apenas o valor da concessão.

Atualmente, a documentação está sob avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU). O Porto de Santos, localizado no estado de São Paulo, é o principal porto brasileiro e o maior complexo portuário da América Latina.

Também avançaram neste ano, sob atuação da SEDDM, os processos de desestatização da Empresa Gestora de Ativos S.A. (Emgea), da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) de Minas Gerais e da Centrais de Abastecimento de Minas Gerais S.A. (Ceasaminas), entre outros. Com as desestatizações, o estado reduz a interferência sobre a economia e, ao mesmo tempo, assegura mais recursos e capacidade administrativa para investir em saúde, educação e segurança.

Além das desestatizações, em 2022, a SEDDM focou em outras linhas de trabalho e produziu estudos sobre a situação das estatais federais (assegurando máxima transparência sobre as empresas públicas) e aperfeiçoou as políticas de governança, pessoal e orçamento. Outro destaque foi a regulamentação de procedimentos e fluxos necessários para estruturação, administração, governança e integralização de cotas em Fundos de Investimentos Imobiliários (FII) com imóveis da União.

Codesa: investimentos de R\$ 850 milhões



A desestatização da Codesa foi realizada em março de 2022 mediante venda do controle acionário – de forma associada à outorga do serviço público portuário atualmente prestado por essa companhia nos Portos Organizados de Vitória e de Barra do Riacho, no Estado do Espírito Santo.

O Fundo Shelf 119 Multiestratégia, da gestora Quadra Capital, arrematou a companhia e assumiu a concessão do Porto de Vitória e do Terminal de Barra do Riacho. A operação gerou impactos de R\$ 432 milhões (venda das ações e outorga), além de investimentos de R\$ 850 milhões.

Outras conquistas

A respeito da Ceasaminas, a SEDDM esteve presente na coordenação e participação em diversas etapas prévias à desestatização, a ser realizada mediante venda das ações da companhia, associada ou não à venda dos imóveis não operacionais em Contagem. A pasta também realizou articulação com as partes envolvidas e contribuição técnica para solução de pendências de natureza contábil.

Participou ainda de um roadshow junto a potenciais investidores. O edital do leilão foi publicado e sua realização está prevista para 22 de dezembro. O impacto é estimado em R\$ 423,6 milhões (sendo R\$254 milhões o valor mínimo da empresa e R\$ 169,2 milhões o valor dos ativos imobiliários).

Atuação semelhante foi exercida pela Secretaria Especial na análise e definição da modelagem e condições necessárias à alienação da totalidade das ações ordinárias detidas pela União no Veículo de Desestatização MG Investimentos S.A. (VDMG Investimentos), como parte da desestatização da CBTU, associada à outorga dos serviços públicos de transporte ferroviário das Linhas 1 e 2 de passageiros da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

Com o edital do leilão também publicado, sua realização está agendada para a mesma data, 22 de dezembro, com impacto estimado em R\$ 3,7 bilhões em investimentos (público e privado).

A SEDDM também contabiliza entre as conquistas de 2022 a definição da modelagem e condições de desestatização da Empresa Gestora de Ativos S.A. (Emgea), a ser realizada mediante a venda parcial das carteiras de pessoas físicas e jurídicas, a incorporação de parcela do patrimônio cindido da Emgea pela Caixa e liquidação de ativos e passivos remanescentes. A documentação está sob avaliação do Tribunal de Contas da União (TCU).

Outro destaque foi a inclusão da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) e Companhia Docas do Pará (CDP) no Programa Nacional de Desestatização (PND) e qualificação no Programa de Parcerias de Investimento (PPI), para vendas das participações e concessão da administração portuária.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 20/12/2022*

SUPERÁVIT COMERCIAL JÁ CHEGA A US\$ 60,02 BILHÕES NO ANO

Dados acumulados até terceira semana de dezembro mostram que corrente de comércio do País subiu 22,2%; no mês, saldo positivo é de US\$ 2,49 bilhões

Abalança comercial atingiu superávit de US\$ 60,02 bilhões no acumulado do ano, até a terceira semana de dezembro, com crescimento de 1,8% pela média diária, em relação ao período de janeiro a dezembro de 2021. A corrente de comércio (soma das exportações e importações) aumentou 22,2%, atingindo US\$ 587,06 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (19/12) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

Segundo a Secex, as exportações no ano cresceram 20% até a terceira semana deste mês, chegando a US\$ 323,54 bilhões. Já as importações totalizaram US\$ 263,52 bilhões, em alta de 25,1%.



Apenas em dezembro, o superávit já chegou a US\$ 2,49 bilhões, com crescimento de 18,9%, e a corrente de comércio alcançou US\$ 27,87 bilhões, com aumento 19,1%. Os números refletem o desempenho das exportações, que chegaram a US\$ 15,18 bilhões, e das importações, que totalizaram US\$ 12,69 bilhões, ambas com crescimento de 19,1% até a terceira semana.

Desempenho dos setores

Por setores de atividade econômica, a Secex registrou crescimento de 35,8% nas exportações da Agropecuária, que somaram US\$ 2,69 bilhões; de 41,1% nas da Indústria Extrativa, que chegaram a US\$ 4,42 bilhões; e de 5,8% na Indústria de Transformação, com US\$ 8,01 bilhões.

Nas importações, houve aumento de 3,8% em Agropecuária, que somou US\$ 256,24 milhões; de 40,1% em Indústria Extrativa, chegando a US\$ 1,16 bilhão; e de 19,2% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 11,18 bilhões.

Veja os principais resultados da balança comercial.

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

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

Data: 20/12/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O DESAFIO DE ITAJAÍ

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Itajaí, o principal de Santa Catarina, se prepara para um grande desafio no início do próximo ano. A partir de janeiro, a instalação marítima da APM Terminals deixará de receber as linhas regulares que navios que vinha atendendo. Os contratos com essas armadoras não conseguiram ser renovados devido à incerteza sobre o acordo de arrendamento de sua área - só firmado no último dia 9.

O diretor-superintendente da APM Terminals Itajaí, Aristides Russi Júnior, explicou que, com o “cenário de incertezas” sobre a permanência de sua instalação no complexo marítimo catarinense, “as linhas que atuavam conosco acabaram migrando para outros portos. Perdemos o timing para garantir que os serviços ficassem”. Mas o executivo destacou que “o mais importante agora é olhar para o futuro. Já estamos trabalhando arduamente para recuperar carga e reposicionar Itajaí na rota comercial. Sabemos que será um período extremamente desafiador, mas já passamos por outros momentos como este e superamos”.

De acordo com o executivo, no início do ano, continuarão apenas as linhas de navios de carga geral - por exemplo, LCL, carga aérea e veículos.

Segundo o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, o impasse na permanência da APM Terminals se deve ao “atraso do Governo Federal em realizar o leilão para definição da nova arrendatária (do Porto de Itajaí) para as próximas décadas. Fizemos várias reuniões com os seus diretores (APMT), mas todas as vezes nos informaram que não poderiam manter os trabalhos nas mesmas condições econômicas e financeiras do contrato atual”.

Independente de culpados, o fato é que Itajaí perde uma carga estratégica. E agora, sua administração portuária e a operadora do terminal passam a buscar novas mercadorias, disputando com os demais portos brasileiros próximos. Não será tarefa fácil. Caberá à toda comunidade portuária se unir para enfrentar esse período.



De qualquer forma, a solução dessa questão passa por garantir que o complexo marítimo mantenha ou até amplie sua competitividade, atraindo mais cargas. Ou mesmo que adote uma política comercial - e tarifária - mais agressiva.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/12/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CONECTIVIDADE 1

A Vale prepara a expansão de sua rede privada de conectividade cobrindo sua malha ferroviária. Nessa fase de ampliação, a área atendida com tecnologia LTE (4G) deve ser ampliada em quase mil quilômetros quadrados, chegando a 1,4 mil quilômetros quadrados. As informações foram divulgadas ontem pela gerente executiva de serviços de infraestrutura da Vale, Marcia Costa, em evento sobre tecnologia. Segundo ela, o serviço, a cargo da operadora Vivo, ficará disponível em linhas férreas operadas nas regiões Norte, Sul e Sudeste, além de em 15 complexos minerários.

CONECTIVIDADE 2

De acordo com Márcia, o acordo firmado com a operadora de telefonia prevê que a mesma área de cobertura privada contratada pela Vale seja replicada como rede pública nas cidades próximas da operação. Nesse caso, a mineradora garante a infraestrutura civil e elétrica e a Vivo, a colocação dos rádios.

RIO DE JANEIRO 1

A PortosRio - novo nome da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), a autoridade portuária do estado - passou a integrar a Associação Internacional de Sinalização Marítima (Iala, na sigla em inglês). A estatal brasileira teve seu pedido de filiação aceito na semana passada. A medida é importante devido aos projetos em desenvolvimento pela empresa nos portos do Rio, de Niterói e Itaguaí, especialmente a implementação do VTMS, sigla em inglês de Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações. A primeira etapa desse programa deve ser concluída no primeiro trimestre do próximo ano.

RIO DE JANEIRO 2

Segundo o gestor de VTMS da PortosRio, Marcelo Villas-Bôas, “a participação na Iala é importante para a adoção das melhores práticas relacionadas aos auxílios à navegação e, portanto, para o sucesso do projeto no complexo portuário fluminense”.

INICIAVA VERDE

O setor rodoviário brasileiro passou a contar com um projeto para incentivar ações de sustentabilidade, segurança viária e adaptação às mudanças climáticas. Trata-se do Programa Rodoviário BR Verde, instituído pelos ministérios da Infraestrutura e do Meio Ambiente, através da Portaria Interministerial n. 4, publicada na edição de ontem do Diário Oficial da União, e que é voltado às rodovias administradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit) e às concedidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/12/2022

NACIONAL - PARALISAÇÃO DOS AERONAUTAS CAUSA ATRASOS E CANCELAMENTOS DE VOOS PELO PAÍS

Ao menos 60 voos em nove aeroportos foram atrasados e mais de dez foram cancelados devido ao movimento grevista

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



A paralisação nos aeroportos teve início às 6h da manhã e se encerrou duas horas depois, causando atrasos e cancelamentos de voos

Pilotos e comissários paralisaram ontem suas atividades nos aeroportos brasileiros. O movimento, que teve início às 6h da manhã e se encerrou duas horas depois, causou atrasos e cancelamentos de voos.

Os aeronautas reivindicam melhores condições de trabalho e reajustes salariais acima da inflação.

Segundo a categoria, os profissionais ressaltam que os altos preços das passagens aéreas estão gerando altos lucros para as companhias aéreas e os profissionais estão ficando para trás.

Houve ao menos 60 atrasos e mais de dez cancelamentos de voos pelo país. Por determinação do Tribunal Superior do Trabalho (TST), a paralisação pode atingir somente 10% dos funcionários das empresas aéreas.

Ao todo, nove aeroportos foram afetados. São eles: Congonhas, Guarulhos, Galeão, Santos Dumont, Viracopos, Porto Alegre, Brasília, Confins e Fortaleza. Aeroportos do Distrito Federal, Mato Grosso do Sul, Vitória, Minas Gerais e Goiás também registraram cancelamentos.

Sem acordo

No último domingo, o TST tentou realizar uma mediação com proposta de acordo entre aeronautas e empresas aeroviárias. A proposta chegou a ser aceita pelo Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), mas os aeronautas rejeitaram a proposta para a renovação da Convenção Coletiva de Trabalho 2022/2023.

Segundo o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), 76,43% votaram contra a proposta, 22,91% foram favoráveis, e 0,66% se abstiveram. A assembleia aconteceu de forma online com a contagem de 5.767 votantes.

Com a rejeição do acordo, o TST decidiu, portanto, que fosse mando o efetivo de 90% dos aeronautas em serviço (operando os aviões) durante o período da greve. Também que sejam informados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) os atrasos decorrentes da paralisação prevista pelo SNA.

Sobre a alta dos preços das passagens, o SNEA publicou uma nota afirmando que os valores foram afetados nos últimos anos “por conta de pandemia, conflitos na Europa, desvalorização do real frente ao dólar e aumento do preço do petróleo. O querosene de aviação (QAV) aumentou 118% na comparação com o ano de 2019 e hoje representa mais de 50% dos custos, que por sua vez têm uma parcela de cerca de 60% dolarizada”.

Apoios

As notas da SNEA têm apoio da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea), que representa institucionalmente as empresas Abaeté, Boeing, Gol, Gollog, Latam, Latam Cargo, Rima, Sideral e Voepass.

Já a Aeroportos do Brasil (ABR), que representa algumas concessionárias, demonstrou preocupação. Segundo a entidade, apesar de os serviços prestados pelas concessionárias de aeroportos não estarem entre os que serão interrompidos pela greve dos aeronautas, a “paralisação afeta diretamente o dia a dia dos terminais. As operadoras estão atentas aos seus desdobramentos com o objetivo de garantir a qualidade da prestação dos serviços aeroportuários”.

O SNA, por sua vez, conta com apoio da Usapla (União de Sindicatos e Associações de Pilotos da Latam Airlines, a Alpa (Associação dos Pilotos de Linha Aérea, Internacional) e da Ifalpa (Federação Internacional das Associações de Pilotos de Linha Aérea).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/12/2022

NACIONAL - PRESIDENTE DE SINDICATO AFIRMA QUE GREVE SERÁ MANDA

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

O presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), Henrique Hacklaender, afirmou que a paralisação da categoria irá continuar nos próximos dias. Ele deu essa declaração ontem, durante live promovida pela entidade.

Segundo Hacklaender, as paralisações irão continuar até que as empresas aéreas atendam as reivindicações da SNA. Entre elas o aumento do salário e melhores condições na jornada de trabalho dos aeronautas.

“Hoje [ontem] foi o primeiro dia e vamos continuar. Esse foi só o primeiro de muitos. Até que a gente encontre uma solução. As empresas precisam alterar a sua forma de tratar os tripulantes. O movimento foi dentro da legalidade”, disse.

Ainda de acordo com ele, as paralisações tiveram o apoio dos passageiros. E que os brasileiros concordam que o aumento das passagens está trazendo somente lucros para as empresas aéreas.

“Muitos [passageiros] nos encontraram nos aeroportos e foram receptivos. Se demonstraram cientes das reivindicações e apoiaram o movimento argumentando que eles também estão vendo que os preços das passagens estão extremamente exorbitantes, com as empresas aéreas fazendo abusos e nada sendo repassado ou feito”, falou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 20/12/2022

NACIONAL - GREVE DOS AERONAUTAS NÃO AFETA TRANSPORTE DE CARGAS, DIZ SNA

Reivindicando aumento salarial, categoria deflagrou ato na manhã de ontem (19), das 6 às 8h, em aeroportos de oito cidades

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



Sindicato garante que voos de carga, de órgãos para transplante, enfermos a bordo e vacinas não serão paralisados

O transporte de cargas por meio aéreo não foi afetado pela greve dos aeronautas, na manhã de ontem (19). Segundo o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), o serviço não foi interrompido, somente os voos de passageiros. O movimento é por tempo indeterminado.

Pilotos e comissários de voo suspenderam as atividades, das 6 às 8h, nos aeroportos de São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas, Porto Alegre, Brasília, Belo Horizonte e Fortaleza, por tempo indeterminado, “devido à frustração das negociações da renovação da Convenção Coletiva de Trabalho”.



De acordo com o sindicato da categoria, todas as decolagens iniciaram após às 8h. Mas, os voos com cargas, órgãos para transplante, enfermos a bordo e vacinas não serão paralisados.

“Os aeronautas reivindicam recomposição das perdas inflacionárias, além de ganho real, tendo em vista os altos preços das passagens aéreas que têm gerado crescentes lucros para as empresas. Reivindicam ainda, melhorias nas condições de trabalho para renovação da Convenção Coletiva de Trabalho, como a definição dos horários de início de folgas e proibição de alterações nas mesmas, além do cumprimento dos limites já existentes do tempo em solo entre etapas de voos”.

A primeira proposta do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), rejeitada por quase 90% dos votos, atrelava o reajuste salarial pelo INPC à pauta de interesse patronal, como a venda voluntária de folga e a utilização dos dias destinados à ensino a distância para programação de voo.

Na segunda proposta, também rejeitada pelos aeronautas, as empresas admitem conceder o reajuste pelo INPC em todos os itens econômicos, exceto diárias internacionais, além de assegurarem o serviço de hotelaria quando, na execução de escala, os limites de tempo em solo forem excedidos. Também especificaram regramento para antecipação do Passe Livre e propuseram a utilização de sábados, domingos e feriados para o início do gozo das férias. No entanto, os tripulantes entenderam que esta proposta não atende às expectativas e pouco versa sobre a pauta da categoria.

TST

A ministra do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Maria Cristina Peduzzi, determinou a manutenção de 90% dos aeronautas em serviço enquanto durar a greve da categoria. A decisão foi proferida em tutela cautelar antecedente ajuizada pelo Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA) contra o Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), em razão da greve.

A ministra determinou ainda que o SNA se abstenha de constranger, dificultar ou impedir o acesso de empregados ao trabalho e de promover qualquer interferência indevida, interdição ou bloqueio de vias ou serviços relacionados ao setor de transporte aéreo. A decisão prevê multa diária de R\$ 200 mil em caso de descumprimento.

SNEA

Em comunicado, o sindicato patronal destacou que “ao longo do final de semana foi apresentada uma proposta pelo TST que foi aceita pelas empresas aéreas, mas rejeitada pelos aeronautas. O sindicato acredita que as categorias profissionais podem defender seus interesses por todos os meios legítimos, desde que esgotada a via negocial e observada a legalidade”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/12/2022

NACIONAL - GOVERNO APROVA PROCESSO DE RELICITAÇÃO DA ECO101

Proposta seguirá para análise do Conselho do PPI para depois voltar aos estudos para nova licitação

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

O Ministério da Infraestrutura aprovou o pedido de relicitação apresentado pela concessionária Eco101, responsável pela BR-101/ES/BA. A aprovação foi publicada ontem (19) no Diário Oficial da União (DOU). Com a aprovação, a proposta segue para o Conselho do Programa de Parcerias de Investimento (PPI) e, havendo manifestação favorável, seguirá posteriormente para a Presidência da República para análise e qualificação do empreendimento no âmbito do PPI.

De acordo com as normas, a relicitação é o procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

O processo de relicitação já havia sido aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no início do mês. Na ocasião, o órgão atestou a viabilidade técnica e jurídica do requerimento de relicitação apresentado pela concessionária Eco101. A concessionária administra 478,7 quilômetros da BR-101, entre a cidade de Mucuri, no sul da Bahia e a divisa do Espírito Santo com o Rio de Janeiro.

A empresa assumiu a rodovia em 2013 e o contrato previa a duplicação de toda a via até o fim da concessão, que era de 25 anos. Portanto, deveria acabar em 2038. Segundo a Eco101, ao longo dos nove anos de administração da rodovia foram investidos R\$ 2,3 bilhões em obras de melhoria e manutenção e sete praças de pedágio foram instaladas.

Em seu pedido de relicitação, a Eco 101 alegou que a devolução ocorre por dificuldades para obtenção do licenciamento ambiental e financiamentos e na demora nos processos de desapropriações e desocupações.

Também afirmou que o Tribunal de Contas da União (TCU) alterou o contrato de concessão, criando mais deveres sem respaldo financeiro, aumentando os problemas na concessão. Além disso, foi proibida de pedaggiar trechos e o agravamento do cenário econômico trouxe problemas para que a concessão se tornasse saudável.

Por nota, a Eco 101 reiterou que o processo de relicitação assegura a continuidade dos serviços até que uma nova concessionária assumira a gestão da rodovia e disse que vai manter toda a operação e os serviços já prestados hoje ao usuário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/12/2022

REGIÃO NORDESTE - GOVERNO CONTRATOU R\$ 117 BILHÕES EM RECURSOS PRIVADOS NOS ÚLTIMOS 4 ANOS

De acordo com o levantamento apresentado, somando público e privado, foram 364 empreendimentos de infraestrutura realizados entre 2019 e 2022

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



Foram contratados R\$ 50 bilhões em investimentos privados com as sete concessões rodoviárias entre 2019 e 2022

O Governo Federal contratou R\$ 117 bilhões de recursos privados entre janeiro de 2019 e dezembro de 2022. Os dados foram divulgados na última semana pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra).

Ainda segundo o levantamento, foram 364 empreendimentos de infraestrutura concluídos no

país e entregues durante o período. As intervenções representam mais de R\$20 bilhões em investimentos.

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. Segundo o Minfra, 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 e o contrato de concessão firmado em abril; e a integração entre Rondônia e Acre, com a construção de ponte sobre o Rio Madeira.



Além disso, foram contratados R\$ 50 bilhões em investimentos privados com as sete concessões rodoviárias. As de maior destaque foram os sistemas rodoviários formados pela Nova Dutra com a Rio-Santos, com mais de R\$ 14 bilhões em investimentos previstos, e RioValadares, que teve R\$ 11,3 bilhões contratados.

Segundo o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, o alto volume de obras e concessões se deu pela visão empregada dentro do órgão de conclusão dos empreendimentos em um ambiente de restrição orçamentária.

“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”, disse.

No ambiente regulatório, o destaque para o setor rodoviário foi o lançamento do Documento de Transporte eletrônico (DT-e). A nova tecnologia permitiu a unificação de cerca de 20 documentos que são exigidos para operações de transporte de carga no país. Futuramente o DT-e buscará abarcar outros modais de transporte, em especial, o hidroviário.

Portos

Ainda segundo o levantamento, o setor portuário foi um dos modais que mais avançaram ao longo da gestão. Foram realizados 36 arrendamentos, com contratação de mais de R\$ 6 bilhões em investimentos.

O grande destaque da gestão fica para 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).

O negócio as segurou 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 avos do modal totalizaram R\$ 3 bilhões.

No ambiente regulatório do setor chamou atenção a aprovação do Programa de Incentivo à Cabotagem, o BR do Mar. O objetivo da nova Lei é flexibilizar o afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas no transporte de cargas na cabotagem brasileira, ou seja, na navegação realizada entre portos ou pontos do território nacional.

Aviação

Outro destaque apontado pelo levantamento está no setor de aviação e a transferência maciça de aeroportos à gestão privada. Dos 59 aeroportos concedidos no país, 49 foram leiloados durante a atual gestão. O resultado é a contratação de R\$21 bilhões em recursos privados para a manutenção e a modernização desses terminais.

No cenário de regulação a aviação ganhou a “Lei do Voo Simples”, que reformula a legislação sobre aviação civil. As principais mudanças trazidas pela medida tratam da revisão de toda a tabela e valores da Taxa de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), reduzindo de 342 para 25 fatos geradores. Esses fatores são compostos por índices de complexidade, barateando os serviços considerados mais simples e criando valores mais justos para os mais complexos.

O texto também altera o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), para simplificar exigências de cadastro de aeronaves consideradas menos complexas. Para isso, revoga dispositivos procedimentais para obtenção do registro, além de unir alguns requisitos para facilitar a compreensão das exigências legais e normativas.

Ferrovias

No setor ferroviário, o levantamento coloca que o programa de concessões e renovações no setor ferroviário movimentou R\$ 43,7 bilhões em investimentos. A Ferrovia Norte-Sul (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 SA 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 (Ficol).

Na regulação o destaque fica para a aprovação da Lei das Ferrovias. A norma possibilita a modalidade de autorizações para o setor. Até o momento foram 32 empreendimentos ferroviários autorizados. Segundo o governo, caso sejam implantados, resultarão na implantação de 11 mil km de novos trilhos em 15 unidades da Federação, com investimentos privados na ordem dos R\$150 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/12/2022

REGIÃO SUDESTE - TCU DÁ 180 DIAS PARA SPA APRESENTAR PLANO DE ESTRUTURAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO

Determinação resulta de auditoria que avaliou a supervisão das autoridades portuárias junto aos serviços de praticagem nos portos

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



A SPA terá que apresentar um plano de ação, de forma a assegurar que a gestão do canal de navegação do porto seja realizada diretamente pela Autoridade Portuária

A Santos Port Authority (SPA), empresa que administra o Porto de Santos (SP), tem prazo de 180 dias para apresentar um plano de estruturação de equipamentos, serviços e controle de tráfego. A determinação é do Tribunal de Contas da União (TCU).

Conforme a decisão do tribunal, a SPA terá que apresentar um plano de ação para que se estruture com equipamentos, sistemas e pessoal qualificado, de forma a assegurar que a gestão do canal de navegação do porto seja realizada diretamente pela Autoridade Portuária. O tribunal também fez recomendações ao Ministério da Infraestrutura.

A determinação é fruto de auditoria operacional realizada pelo TCU junto a todas as autoridades portuárias. Foi verificado se a gestão e a operação da autoridade portuária (AP) exercidas sobre a infraestrutura e as atividades contribuem para a adequada operação dos serviços de praticagem nos portos. Foi analisado ainda se a regulação técnica exercida pela autoridade marítima (AM) sobre a praticagem viabiliza um serviço eficiente, seguro, contínuo e com qualidade. Por fim, foi verificado se o arranjo institucional e comercial para prestação de serviços de praticagem adotado no Brasil induz à eficiência e à transparência no setor de transporte aquaviário.

O tribunal constatou que as Autoridades Portuárias, por falta de recursos financeiros ou dificuldades na gestão, não investem adequadamente em equipamentos, serviços e sistemas de controle de tráfego de forma a aumentar a eficiência, a segurança marítima e, conseqüentemente, apoiar a atuação da praticagem.

O TRIBUNAL CONSTATOU QUE AS AUTORIDADES PORTUÁRIAS, POR FALTA DE RECURSOS FINANCEIROS OU DIFICULDADES NA GESTÃO, NÃO INVESTEM ADEQUADAMENTE EM EQUIPAMENTOS, SERVIÇOS E SISTEMAS DE CONTROLE DE TRÁFEGO DE FORMA A AUMENTAR A EFICIÊNCIA, A SEGURANÇA MARÍTIMA E, CONSEQUENTEMENTE, APOIAR A ATUAÇÃO DA PRATICAGEM

Também a regulação técnica exercida pela AM necessita de aperfeiçoamento quantos aos aspectos relacionados à participação dos interessados, transparência e motivação das decisões. Diante das características de contratação e de prestação obrigatória deste serviço essencial, foi constatado monopólio na oferta dos serviços de praticagem, potencializado pela instituição da escala de rodízio única pela Normam-12/DPC.

“A atividade de praticagem no Brasil é reconhecida internacionalmente como de excelente qualidade e com baixo índice de acidentes, mas o tribunal observou exercício de posição dominante por parte dos práticos, com aumentos nos preços cobrados. Alguns desses preços têm, inclusive, reajustes acima dos índices de referência, com o uso de mais de um prático em manobras”, informou o TCU.

A unidade técnica do TCU responsável pela fiscalização foi a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária e Ferroviária. O relator do processo é o ministro do TCU, Bruno Dantas.

SPA

A Santos Port Authority disse, em nota, que “não foi notificada sobre a decisão. Não obstante, a SPA preza pela excelência da governança pública em seus projetos e cumprirá todas as orientações dos órgãos de controle”.

Ministério da Infraestrutura

O Ministério da Infraestrutura, por meio da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, comunicou que “acompanha as ações empreendidas pela Autoridade do Porto de Santos (SPA) e vai trabalhar para garantir o cumprimento do prazo estabelecido pela Corte de Contas, sempre prezando pela boa governança e pelo interesse público”.

Praticagem do Brasil

Procurada, a Praticagem do Brasil respondeu em nota que “em audiência pública realizada pelo TCU antes do acórdão dos ministros, contestou os dados da fiscalização e conseguiu demonstrar que os preços da atividade no Brasil são no mesmo patamar ou na maioria das vezes inferiores aos praticados internacionalmente, segundo estudo realizado em 2021 pelo Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), referência no setor”.

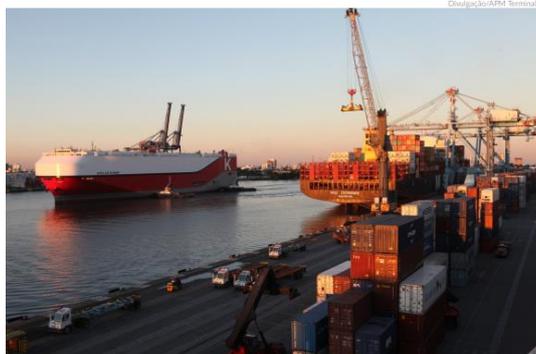
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/12/2022

REGIÃO SUL - PORTO DE ITAJAÍ PERDE OPERAÇÕES DE CONTÊINERES A PARTIR DE JANEIRO

Incerteza sobre a permanência da APM Terminals no complexo fez armadoras migrarem suas linhas regulares para outros portos

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



A APM Terminals Itajaí SA responde por 100% da movimentação de contêineres no Porto de Itajaí

“NESSE MOMENTO, O QUE PODEMOS AFIRMAR É QUE COMEÇAREMOS 2023 COM SERVIÇOS ACESSÓRIOS, QUE SÃO, POR EXEMPLO, LCL E CARGA AÉREA, ALÉM DE LINHAD E RORO (CARROS), MAS SEM LINHAS DE CONTÊINERES”

ARISTIDES RUSSI JUNIOR

diretor-superintendente da APM Terminals Itajaí

O Porto de Itajaí (SC) perderá toda a sua operação de contêineres a partir de janeiro. Isso porque o terminal da APM Terminals deixará de receber as linhas regulares de navios desse segmento devido às incertezas sobre a sua permanência no cais de Itajaí em 2023. A companhia firmou contrato provisório de arrendamento dando continuidade às suas operações somente no último dia 9, mas já era tarde para reverter a situação em curto prazo.



“Diante do cenário de incertezas sobre a permanência da APM Terminals em Itajaí, as linhas que atuavam conosco acabaram migrando para outros portos. Perdemos o timing para garantir que os serviços ficassem, porém o mais importante agora é olhar para o futuro. Já estamos trabalhando arduamente para recuperar carga e reposicionar Itajaí na rota comercial. Sabemos que será um período extremamente desafiador, mas já passamos por outros momentos como este e superamos. Vamos precisar contar com o apoio de todos nessa jornada”, declarou o diretor superintendente da APM Terminals Itajaí, Aristides Russi Junior.

“Nesse momento, o que podemos afirmar é que começaremos 2023 com serviços acessórios, que são, por exemplo, LCL e carga aérea, além de linhas e RoRo (carros), mas sem linhas de contêineres”, esclareceu o executivo.

A APM Terminals Itajaí SA responde por 100% da movimentação de contêineres no Porto de Itajaí e sua eventual saída poderia causar um desequilíbrio econômico-financeiro local.

Em vídeo publicado em sua conta no Instagram, o prefeito de Itajaí, Volnei Morastoni, atribui o impasse na permanência ou não da APM Terminals ao “atraso do Governo Federal em realizar o leilão para definição da nova arrendatária (do Porto de Itajaí) para as próximas décadas. Fizemos várias reuniões com os seus diretores (APMT), mas todas as vezes nos informaram que não poderiam manter os trabalhos nas mesmas condições econômicas e financeiras do contrato atual”, declarou.

Em 1º de novembro, a empresa havia confirmado que cumpriria o contrato atual até o seu encerramento no dia 31 deste mês, e não renovaria o arrendamento.

Antes disso, em agosto, após a APM Terminals manifestar que não pretendia renovar o contrato de arrendamento, a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) publicou dois processos seletivos simplificados visando selecionar a melhor proposta para exploração do terminal de contêineres (“A”, berços 1 e 2) e os berços 3 e 4, de carga geral. Segundo a SPI, as seleções foram abertas porque o edital de leilão para a desestatização do Porto de Itajaí não foi lançado em junho pelo Ministério da Infraestrutura, conforme estava previsto.

A CTIL Logística Ltda. venceu o certame para o arrendamento transitório do terminal de contêineres (área “A”). Porém, os dois processos seletivos foram cancelados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que, após análise dos documentos, alegou potencial violação do interesse público nas operações.

Então, em 10 de novembro, a diretoria da APM Terminals voltou atrás e anunciou o aumento de sua proposta inicial em 460%, do valor mensal de R \$ 500.000,00 para R\$2.300.000,00. A SPI aceitou e o contrato provisório foi formalizado no dia 9 de dezembro. “Gostaria de dizer que, assim como recuperamos o porto em 2017, vamos fazer o mesmo agora. Após resolver o problema causado pelo Governo Federal em definir a nova arrendatária, concluir o leilão que está em curso, começaremos a recuperar imediatamente o faturamento do nosso terminal”, disse o prefeito.

“Eu, pessoalmente, estou trabalhando junto à APM Terminals para trazer de volta e manter linhas no nosso terminal. Temos previsão, para janeiro, de cargas de cabotagem, carros, celulose, ferro e outras. Isso sem falar dos transatlânticos de passageiros, que já estão ancorando em nosso porto e movimentando a nossa economia. É a maior temporada de cruzeiros da história de Itajaí”, finalizou Morastoni.

Procurado para comentar sobre as declarações do prefeito de Itajaí, o Ministério da Infraestrutura não retornou até o fechamento desta matéria.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/12/2022

REGIÃO NORDESTE - TRECHO DE PISTA QUE LIGA REGIÃO DO MATOPIBA AO PORTO DE ITAQUI É REVITALIZADO

Foram investidos R\$ 11 milhões em serviços de micro revestimento e sinalização
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Divulgação/Dnit

O Dnit concluiu no fim do mês passado a revitalização de 59 quilômetros de pista na BR-135, no Maranhão

O Ministério da Infraestrutura, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), entregou no fim do mês passado, a revitalização de 59 quilômetros de pista na BR-135, no Maranhão. Segundo o órgão, foram investidos R\$ 11 milhões em serviços de micro revestimento e sinalização horizontal nas duas pistas do ramal principal da

rodovia - obras que refletem em uma melhora ao acesso ao Porto do Itaqui, em São Luís, capital maranhense.

A BR-135 é uma rodovia longitudinal que liga o meio-norte do Brasil a Belo Horizonte (MG), e é o único meio de acesso terrestre a São Luís. A revitalização da rodovia facilita o escoamento da produção agrícola da região do Matopiba – que cruza Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia – até o Porto do Itaqui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/12/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SPA LANÇA PIX PARA PAGAMENTO DE REQUISIÇÕES DE MATERIAIS E SERVIÇOS

Informações: Santos Port Authority (20 de dezembro de 2022)



SPA LANÇA PIX PARA
PAGAMENTO DE
REQUISIÇÕES DE
MATERIAIS E SERVIÇOS

 **PIX**
powered by Banco Central



Imagem: Santos Port Authority



Os clientes do Porto de Santos poderão, a partir de janeiro do próximo ano, realizar os pagamentos referentes às Requisições de Serviços e Materiais (RSM) e de credenciamento à Santos Port Authority (SPA) por meio de PIX. O objetivo é estender, futuramente, o uso dessa ferramenta para quitação de todos os débitos com a Companhia.

“Trata-se de mais um passo importante no processo de transformação digital que a SPA vem desenvolvendo com o propósito de agilizar as etapas que envolvem as operações portuárias no Porto de Santos”, destaca o diretor-presidente Fernando Biral.

Essa modalidade de pagamento instantâneo permitirá aos clientes quitar seus débitos de forma mais fácil e célere, agilizando a liberação de seus procedimentos no Porto. A partir do lançamento do Portal do Cliente e Fornecedor, em junho do ano passado, a redução do tempo para realização das etapas que envolvem a solicitação de serviços e materiais já chega a 78%. Já nos procedimentos para solicitação de credenciamento, que tiveram sua inserção no portal mais recentemente, a redução atinge 50%. Esse intervalo vem diminuindo a cada dia e a expectativa é que com o PIX a liberação do serviço leve somente alguns minutos.

A SPA recebe um volume expressivo de requisições de credenciamento, que chegam a 2 mil por mês, além de solicitações de serviços que envolvem abertura de portões, autorizações especiais de trânsito, cancelamento de descargas, consumo de bordo, certificados de estadia no porto, cruzeiros, fornecimento de água, movimentação de máquinas, presença de carga, retirada de taifa, entre outros.

O uso do PIX para pagamento desses débitos será muito simples. O sistema disponibilizará na tela do Portal do Cliente e Fornecedor, para sua escolha, um código que poderá ser copiado e colado e um QR Code, bastando o usuário abrir seu aplicativo do banco e apontar a câmera do celular para ele, permitindo o pagamento instantaneamente. Hoje, a quitação é feita somente por meio de TED, implicando em um tempo de espera para confirmação do pagamento e liberação do serviço solicitado.

A inserção das Requisições de Serviços e Materiais (RSM) no Portal do Cliente e Fornecedor envolve etapas que incluem a provisão do serviço solicitado. É justamente aí que a área de Tecnologia da Informação da SPA está efetuando alterações, viabilizando o uso do PIX e tornando instantânea a confirmação do pagamento e o andamento do serviço, praticamente sem tempo de espera. O sistema atual ainda envolve interação do cliente com empregados da SPA para reconhecimento do pagamento, aumentando o tempo para liberação do serviço.

Portal do Cliente e Fornecedor

O Portal do Cliente e Fornecedor está entre as inovações digitais implementadas pela SPA, por meio do qual todos os serviços disponibilizados podem ser acessados, desde requisição de atendimentos no cais a questões financeiras, passando por saúde e segurança, dentre outros.

A praticidade e a celeridade fazem parte do processo de modernização dos serviços oferecidos pela SPA que, por meio de sua área de Tecnologia da Informação, tem desenvolvido sistemas automatizados, cada vez mais simples, que exigem menos providências por parte dos clientes e permitem maior interação com a comunidade portuária e com a sociedade.

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

Data: 20/12/2022

PISTA SUL DA IMIGRANTES FAZ 20 ANOS: OBRA HISTÓRICA AUMENTOU CAPACIDADE DE TRÁFEGO DAS RODOVIAS QUE LEVAM À BAIXADA SANTISTA E INOVOU EM TECNOLOGIA

Informações: Arte SP (20 de dezembro de 2022)



A capacidade da rodovia aumentou em quase 65%, saindo de 8,5 mil veículos/hora para 14 mil veículos/hora e já recebeu mais de 205 milhões de automóveis em duas décadas – Foto: ARTESP

Inaugurada em 2002 com uso de tecnologia inovadora para trazer mais segurança aos usuários, a Pista Sul da Rodovia dos Imigrantes (SP 160) completa 20 anos neste sábado (17). É, até hoje, uma das principais obras do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo. A rodovia, administrada pela concessionária Ecovias sob supervisão da ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo, aumentou sua capacidade de tráfego em quase 65% com a realização da obra: passou de 8,5 mil veículos/hora

para 14 mil veículos/hora.

A inauguração da pista que leva à Baixada Santista também ficou marcada pela construção do maior túnel do Brasil na época, com 3.146 metros. O posto foi perdido apenas recentemente – portanto quase 20 anos depois – com a inauguração de outra obra do Programa de Concessões Rodoviárias: a nova pista de serra da Rodovia dos Tamoios (SP 099). Entregue em março deste ano, o novo segmento da SP 099 conta com quatro túneis, o maior deles com extensão de 5.555 metros.

Sistema rodoviário

A construção da pista descendente, que vai do km 41, na região do Planalto, ao km 62, na Baixada Santista, também inovou ao compor o único sistema rodoviário do país – formado pela Anchieta/Imigrantes – a oferecer a possibilidade de inversão de sentido de pistas, permitindo que sejam oferecidas mais pistas em determinado sentido para agilizar o trânsito nas datas de maior fluxo, como feriados e férias. Antes de sua construção, a descida e subida da Serra eram feitas pela pista Norte da Imigrantes e pela Rodovia Anchieta (SP 150). Hoje, somente a pista Sul já recebeu mais de 205 milhões de veículos que seguiram para a Baixada nestes 20 anos.

As inovações utilizadas na implantação são outro destaque da obra pois serviram de modelo para as construções rodoviárias atuais como a instalação de 42 jatos ventiladores (que suportam temperaturas de até 400º), sensores para atenuar os ruídos, sensores de gás carbônico, detecção de calor e medição de vento, e câmeras inteligentes de acidentes que transmitem as imagens aos Centros de Controle de Operações (CCO) da concessionária e permitem maior rapidez no atendimento ao motorista e resolução do problema.

Sustentabilidade da fauna e flora

A adoção de soluções sustentáveis na construção da pista Sul também faz parte do pacote de inovações, incentivado pelo Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo. O resultado das ações, como por exemplo o aumento da distância dos pilares usados na sustentação dos viadutos, de 45 para 90 metros, ajudaram a reduzir o desmatamento em comparação à construção da primeira pista, na década de 70.

A manutenção da fauna também faz parte destas metas sustentáveis já que, antes do início das obras, os animais foram afugentados e remanejados para outras áreas. Aliás, toda fauna e flora é catalogada para se ter o controle das espécies encontradas. O tratamento é feito por meio de estações implantadas nos túneis com a utilização de um sistema de drenagem de líquidos tóxicos para evitar a contaminação dos lençóis freáticos.



Pista Sul em números:



21 km de extensão
3 túneis
9 viadutos
85 câmeras

2º MAIOR TÚNEL DO BRASIL (3.146 METROS)

CONSTRUÇÃO:

- 420 mil metros cúbicos de concreto
- 25 mil toneladas de aço
- 4,5 mil trabalhadores

www.artesp.sp.gov.br



ART

Imagem: Arte SP

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/12/2022*

PORTO ITAPOÁ BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES CROSS DOCKING EM 2022

Informações: Guia Marítimo (20 de dezembro de 2022)



Imagem: Guia Marítimo

O Porto Itapoá comemora o maior número histórico em suas operações cross docking para exportação. Até novembro, foram 1.947 operações, superando em muito 2021, o segundo melhor ano nessa marca, com 1.413 movimentos. No cross docking para exportação as mercadorias são retiradas diretamente dos caminhões,

operacionalizados no armazém do Terminal e, em seguida, carregadas nos contêineres, que levarão a carga nos navios ao destino final.

Nas movimentações totais de cross docking, somando importação e exportação, o Porto Itapoá vive a iminência de bater seu recorde 12.140 operação de 2021: até novembro, foram computadas 10.598 operações.

O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Experiência do Cliente do Porto Itapoá, Roberto Pandolfo, afirma que este é um serviço que vem sendo cada vez mais demandado pelo mercado. “Vimos muitas oscilações do mercado internacional devido à pandemia, o que gera impacto em toda a cadeia de suprimentos. Ainda assim, percebemos um aumento expressivo de demanda”, pondera.



O executivo ressalta que são poucas as empresas que dispõem da expertise e infraestrutura especializada para realizar este tipo de operação. “Investimos em equipamento e tecnologia e preparamos nossa equipe para essa demanda. O resultado é uma grande sinergia entre nosso time operacional com o time operacional dos clientes, o que gera confiança e agilidade para ambos.”

Exportações – A alta nas operações de cross docking foi puxada, sobretudo, pela celulose, segundo Roberto Pandolfo. O produto brasileiro é bastante competitivo e, por isso, tem alta demanda internacional. “As empresas desse segmento têm investido em novas estruturas fabris, o que evidencia a pujança desse mercado”, explica Pandolfo.

Atualmente, este insumo corresponde a pouco mais de 90% da demanda do Porto Itapoá para exportação cross docking. O principal destino é a Ásia, sobretudo a China.

Importações – O cross docking para importação é um recurso interessante para o cliente, segundo Roberto Pandolfo. “É uma forma de acelerar a devolução do contêiner vazio, reduzindo custos de demurrage (uma cobrança da taxa feita quando o importador em seu processo de importação utiliza um contêiner por um período maior do que o contratado junto ao armador)”, diz.

No caso do cross docking para importação, as mercadorias são retiradas dos contêineres do cliente, operacionalizados no Terminal e então carregadas nos caminhões que levarão a carga ao destino. O principal produto operado pelo Porto Itapoá nesta modalidade é o cobre.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/12/2022*

SUPERÁVIT COMERCIAL JÁ CHEGA A US\$ 60,02 BILHÕES NO ANO

Fonte: Agência Porto Consultoria (20 de dezembro de 2022)

A balança comercial atingiu superávit de US\$ 60,02 bilhões no acumulado do ano, até a terceira semana de dezembro, com crescimento de 1,8% pela média diária, em relação ao período de janeiro a dezembro de 2021. A corrente de comércio (soma das exportações e importações) aumentou 22,2%, atingindo US\$ 587,06 bilhões. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (19/12) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

Segundo a Secex, as exportações no ano cresceram 20% até a terceira semana deste mês, chegando a US\$ 323,54 bilhões. Já as importações totalizaram US\$ 263,52 bilhões, em alta de 25,1%.

Apenas em dezembro, o superávit já chegou a US\$ 2,49 bilhões, com crescimento de 18,9%, e a corrente de comércio alcançou US\$ 27,87 bilhões, com aumento 19,1%. Os números refletem o desempenho das exportações, que chegaram a US\$ 15,18 bilhões, e das importações, que totalizaram US\$ 12,69 bilhões, ambas com crescimento de 19,1% até a terceira semana.

Desempenho dos setores

Por setores de atividade econômica, a Secex registrou crescimento de 35,8% nas exportações da Agropecuária, que somaram US\$ 2,69 bilhões; de 41,1% nas da Indústria Extrativa, que chegaram a US\$ 4,42 bilhões; e de 5,8% na Indústria de Transformação, com US\$ 8,01 bilhões.

Nas importações, houve aumento de 3,8% em Agropecuária, que somou US\$ 256,24 milhões; de 40,1% em Indústria Extrativa, chegando a US\$ 1,16 bilhão; e de 19,2% em Indústria de Transformação, que alcançou US\$ 11,18 bilhões.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 20/12/2022*

EMIRADOS SE DESTACAM NA COMPRA DE FRANGO E OVOS DO BRASIL

Informações: ANBA (20 de dezembro de 2022)



Imagem: Reprodução/Zoom / ANBA

São Paulo – Os Emirados Árabes Unidos compraram 410.069 toneladas de carne de frango do Brasil entre janeiro e novembro deste ano, volume 19,2% maior que no acumulado dos onze meses do ano passado. O país aparece em segundo lugar entre os maiores importadores da carne de frango brasileira, atrás apenas da China, que consumiu 494.120 toneladas no período, e apresentou queda de 16,2%. Os dados

foram divulgados pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) nesta quinta-feira (15).

Em quarta posição, após o Japão, aparece a Arábia Saudita, outro tradicional comprador do frango brasileiro. Foram embarcadas ao país 314.825 toneladas entre janeiro e novembro, uma pequena queda de 5,6% em relação ao mesmo período de 2021. Segundo Luis Rua, diretor de Mercados da ABPA, o país está retomando um caminho positivo nas compras do Brasil e deve ampliar no ano que vem.

O Catar também se destacou entre os países árabes, com um crescimento de 35% nas compras de frango do Brasil no acumulado do ano. “Dos quinze principais mercados para onde exportamos este ano, cinco são árabes”, disse Rua à ANBA durante a coletiva.

Os embarques de frango halal somaram vendas de 1,821 milhão de toneladas entre janeiro e novembro, um aumento de 4,8% em relação aos onze primeiros meses de 2021.

“Os mercados árabes são um terço das nossas exportações, nosso maior parceiro nas exportações, e nós somos o maior exportador halal. Continuamos assim, tivemos um grande desempenho no mercado dos Emirados” disse o presidente da ABPA, Ricardo Santin, à ANBA.

Santin destacou que o Brasil segue livre de influenza aviária e vem tomando todas as precauções para que a doença não cruze as fronteiras.

Exportações totais

Entre janeiro e novembro, o Brasil exportou 4,4 milhões de toneladas de carne de frango, alta de 5,6% em relação aos onze primeiros meses de 2021. A receita somou US\$ 8,97 bilhões, um crescimento de 29,3% no mesmo comparativo.

A projeção para o ano de 2022, de janeiro ao final de dezembro, é de totalizar os embarques entre 4,8 e 4,85 milhões de toneladas, crescendo 5% em relação a 2021.

Para 2023, a projeção é de exportar entre 5 milhões e 5,2 milhões de toneladas, crescimento de até 8,5% em relação a 2022.

Ovos

Os Emirados Árabes Unidos compraram 48% dos ovos brasileiros exportados entre janeiro e novembro deste ano, somando 4.356 toneladas, uma queda de 16,2%. Apesar de ter diminuído o consumo, o país árabe segue sendo o principal mercado para os ovos do Brasil.

O Catar aparece na segunda posição no período, com 1.080 toneladas embarcadas, um crescimento de 185,7% em relação aos 11 primeiros meses de 2021. Omã aparece em sexto lugar, com 273 toneladas (-7,1%), e a Arábia Saudita, em nona posição entre os principais destinos, com 135 toneladas (-16,5%).

As exportações totais dos ovos brasileiros somaram 9.043 toneladas de janeiro a novembro, alta de 2,1% em relação ao mesmo período de 2021. Em receita, foram US\$ 21,12 milhões, com crescimento de 50,2%.

A projeção da ABPA para 2022 é que sejam embarcados até 10.000 toneladas de ovos, uma queda de cerca de 12% em relação ao ano de 2021. Para 2023, a projeção é mais positiva, que sejam embarcados até 11.000 toneladas, crescimento de cerca de 10% em relação a este ano.

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

Data: 20/12/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

ORÇAMENTO SECRETO: CONGRESSO E GOVERNO LULA DIVIDIRÃO IGUALMENTE R\$ 19,4 BI APÓS DECISÃO DO STF

Emendas individuais receberão R\$ 9,4 bi e trecho será incluído na 'PEC da Transição'

Por Geralda Doca e Manoel Ventura — Brasília



Sessão conjunta do Congresso Nacional para análise de projeto sobre as emendas de relator Pedro França/Agência Senado

Líderes do Congresso Nacional e aliados do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), fecharam um acordo para dividir entre o novo governo e os parlamentares os R\$ 19,4 bilhões que seriam destinados ao orçamento secreto (chamado tecnicamente de emendas de relator) em 2023, declarado inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal.

Ficou decidido dividir os valores igualmente entre emendas individuais (a que todos os deputados e senadores têm direito e são dívidas igualmente) e recursos livres para custeio dos ministérios. Ou seja, o governo ficaria com uma parte do dinheiro. Assim, serão R\$ 9,7 bilhões para emendas e mais R\$ 9,7 bilhões para o governo.

O valor para as emendas individuais será fixado na "PEC da Transição", que abre espaço no Orçamento de 2023. A PEC será votada na Câmara. Esse trecho especificamente será analisado pelo Senado, o que pode ocorrer ainda nesta semana.

— As emendas de relator que não existem mais, que o Supremo considerou inconstitucional, abrem espaço de R\$ 19,4 bilhões. A PEC que nós vamos aprovar hoje na Câmara terá um artigo novo dizendo que R\$ 9,7 bilhões serão transformados em emendas individuais impositivas. A outra metade, os outros R\$ 9,7 bilhões vão para o orçamento normal do governo federal — disse o senador Marcelo Castro (MDB-PI), relator do Orçamento de 2023.

A decisão foi tomada após reunião entre o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), o futuro ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e diversos parlamentares. A tramitação da PEC foi discutida entre Lira e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).



Senador Marcelo Castro (MDB-PI), relator do Orçamento de 2023 — Foto: Ton Molina/Fotoarena/Agência O Globo

Na segunda-feira, num resultado que pegou a cúpula do Congresso de surpresa, o STF formou maioria e, por 6 votos a 5, considerou que o mecanismo é irregular. O orçamento secreto foi usado nos últimos anos para fortalecer o poder da cúpula do Congresso, na medida em que parlamentares aliados ficavam com a maior parte dos recursos (que são destinados principalmente para as bases eleitorais com obras e

serviços).

Com a decisão, o Congresso então passou a buscar um caminho para ampliar os recursos sob seu domínio. O entendimento que ficou entre diversos parlamentares era de que o dinheiro acabaria indo para o governo eleito ou ficar sob sua influência. Para esses parlamentares, esse cenário geraria uma confusão.

Por isso, tanto o governo eleito quanto o Congresso passaram a discutir o futuro dos recursos das emendas de relator (nome técnico ao orçamento secreto) previstas no projeto de Orçamento de 2023.

As conversas começaram na noite desta segunda, no mesmo dia em que o STF enterrou as emendas de relator, e entraram pela madrugada.

Após a decisão do STF, o relator do Orçamento de 2023 disse que os valores do orçamento secreto seriam destinados para emendas de comissão (são as emendas escolhidas pelos colegiados temáticos do Congresso). Esse formato não agradou a diversos deputados, por entenderem que o governo teria o controle de grande parte do recurso.

As negociações passam pela aprovação, mesmo que desidratada, da “PEC da Transição”, prioridade do governo eleito e que abre o orçamento de 2023 para uma série de gastos, como o Bolsa Família de R\$ 600.

Fonte: O Globo – RJ

Data: 20/12/2022

'PEC DA TRANSIÇÃO' TERÁ PRAZO REDUZIDO DE DOIS PARA UM ANO EM VOTAÇÃO NA CÂMARA

A PEC já foi aprovada no Senado e estava com as negociações travadas na Câmara

Por Manoel Ventura e Geralda Doca — Brasília



O plenário da Câmara dos Deputados Agência Câmara

A "PEC da Transição", que abre espaço no Orçamento de 2023 para o Bolsa Família de R\$ 600 e outras despesas desejadas pelo governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva, terá seu prazo reduzido de dois para um ano. O acordo foi fechado numa reunião entre o futuro ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o presidente da Câmara, deputado Arthur Lira (PP-AL), e diversos parlamentares nesta manhã. O valor da PEC, de R\$ 168 bilhões, ficará mantido.

Dessa forma, o texto deve ser votado ainda nesta terça-feira. Parlamentares que participaram da reunião confirmaram que a PEC cai de dois para um ano.

— Vai ser por um ano. Vai ser retirado os empréstimos internacionais e ficará para a PEC o valor de R\$ 145 bilhões mais os R\$ 23 bilhões para investimentos e os PIS/Pasep. Um ano de validade — disse o deputado Cláudio Cajado (PP-BA), que participou da reunião e foi designado a falar sobre o assunto.

A PEC aprovada no Senado prevê aumentar o teto de gastos em R\$ 145 bilhões e mais R\$ 23 bilhões fora do teto para investimentos. Isso ficará mantido. Também fica mantida a permissão para usar R\$ 24 bilhões de contas extintas do PIS/Pasep para investimentos.

A proposta do Senado também tirava do teto qualquer despesa feita com empréstimos internacionais. Isso desagradava aos deputados que temiam a possibilidade de um "teto infinito". Por isso, essa parte será retirada do texto.

Parte da PEC valerá ainda neste ano, num pedido costurado com o atual governo, de Jair Bolsonaro, para permitir pagar uma série de despesas que estão bloqueadas. Entre os bloqueios, há R\$ 7,5 bilhões o orçamento secreto. Agora, o Ministério da Economia está discutindo com a área jurídica do governo o que fazer com esse dinheiro, já que o STF declarou a sua destinação inconstitucional.

A expectativa entre parlamentares é de que a votação seja rápida, com 320 votos favoráveis na Câmara. São necessários 308 votos. Apesar de ser um texto desidratado em relação ao aprovado por senadores, o PT avalia que a PEC desata nós do Orçamento, como a falta de dinheiro para investimentos públicos e retomada de programas como Minha Casa, Minha Vida.

Sem nova votação

O corte no prazo não fará a PEC voltar para o Senado, porque a mudança é considerada como uma supressão no texto. O relator do Orçamento de 2023, Marcelo Castro (MDB-PI), disse que o rito da votação dos textos foi acertado entre Lira e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). O PL de Jair Bolsonaro deve votar contra o texto. A PEC vai incluir mudanças nas emendas de relator e apenas essa parte voltará para o Senado.

O PT aceitou reduziu o prazo da PEC para um ano para garantir a votação da medida. O assunto foi discutido entre o partido numa manhã desta terça-feira, com a presença também do vice-presidente eleito Geraldo Alckmin.

Lira teria garantido aos parlamentares que, se o governo eleito ceder no prazo ele trabalharia para ajudar na mobilização para a votação. O PT acredita que, com isso, pode chegar a 330 votos para aprovar a PEC ainda hoje, no mais tardar amanhã. Para uma alteração na Constituição ser aprovada na Câmara, são necessários pelo menos 308 votos.

Decisão do STF

Há duas semanas, a proposta está travada na Câmara depois de ser aprovada no Senado. Nesta semana, duas decisões do Supremo Tribunal Federal embolaram as negociações.

Petrobras: Venda de unidades de fertilizantes da estatal emperra, após desistência da Yara
Nesta segunda-feira, o STF declarou inconstitucional o chamado orçamento secreto, usado nos últimos anos para distribuir recursos para parlamentares aliados da cúpula do Congresso Nacional. Ao longo dos últimos anos, Lira vinha usando o orçamento secreto como forma de construção de apoio político, já que seus aliados recebiam um volume maior de recursos. Por isso, sua derrubada irritou deputados.

Parlamentares do Centrão, especialmente do PP e do PL, começaram então a articular uma forma de desfigurar o texto aprovado no Senado logo após a decisão do STF. Eles insistiram, por exemplo,

reduzir o prazo de validade da PEC de dois para um ano, o que forçaria o governo a negociar novamente com o Congresso para garantir recursos para 2024.

Esse tema foi discutido numa longa reunião ontem, que entrou pela madrugada. Nessa reunião, ficou acertado de levar ao governo eleito — representado por Haddad — a possibilidade de reduzir o prazo sem mexer no valor da PEC. Dessa forma, o texto não voltará para análise do Senado.

O volume de recursos previsto na PEC aprovada no Senado Federal garante não só a manutenção do Bolsa Família em R\$ 600 como o aumento real do salário mínimo e a recomposição de verbas para programas como o Farmácia Popular.

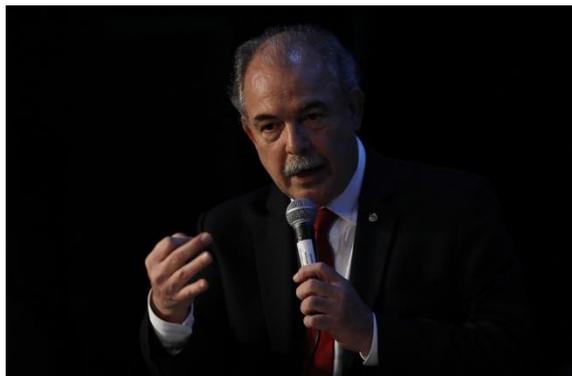
Além da pressão por mudanças no texto, o PT enfrenta a pressão do tempo. A depender da extensão das alterações no texto, a PEC precisaria ser analisada novamente pelos senadores. Ela foi aprovada na Casa no início de dezembro. Mas o Congresso só tem até quinta-feira, fim do ano legislativo, para aprovar a PEC e o Orçamento de 2023, como prevê a Constituição.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/12/2022

ANTES DE ASSUMIR O BNDES, MERCADANTE JÁ TEM COM QUE SE PREOCUPAR ALÉM DO MERCADO FINANCEIRO

Por Rodrigo Castro



Aloizio Mercadante foi indicado como o futuro presidente do BNDES pelo presidente eleito Cristiano Mariz

Aloizio Mercadante ainda nem assumiu o BNDES, mas já tem com o que se preocupar — além da reação negativa do mercado financeiro à sua indicação. Um grupo com cerca de 250 funcionárias de carreira do banco se organiza para levar à próxima administração um diagnóstico sobre a falta de paridade de gênero na instituição.

A percepção é de que mulheres têm sido preteridas de lideranças estratégicas nos últimos anos. A origem do desconforto se deve à composição exclusivamente masculina de um dos principais colegiados do BNDES, o comitê que aprova crédito e operações.

Segundo relatório anual de 2021, as mulheres representam 35,5% do corpo funcional. Pretos e pardos correspondem a apenas 14,6% dos concursados.

O grupo, que está elaborando reivindicações para ampliar a diversidade no banco, levantou que somente três dos 21 cargos de superintendentes são ocupados por mulheres. Verificou-se também que, das 21 áreas do banco, cinco não contam com participação feminina em chefias. A equidade de gênero é vista em quatro delas.

Em todas as demais, o número de mulheres em chefias é menor que o de homens. Inclusive na diretoria, onde há uma única mulher ao lado de oito diretores homens e do presidente do banco.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/12/2022

VENDA DE UNIDADES DE FERTILIZANTES DA PETROBRAS EMPERRA, APÓS DESISTÊNCIA DA YARA

Incertezas nos planos da estatal para o próximo mandato podem ter enfraquecido negociações. Norueguesa estava de olho em fábrica no Paraná

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro



Unidade Araucária Nitrogenados, no Paraná, teve venda cancelada após desistência de comprador ***Divulgação***

Em meio ao programa bilionário de venda de ativos da Petrobras, o segmento de fertilizantes vem esbarrando no baixo interesse de investidores desde que a estatal decidiu sair do setor em 2018. De acordo com fontes, a norueguesa Yara, fornecedora de adubo, desistiu de seguir com o processo de compra da unidade Araucária Nitrogenados (Ansa), no Paraná, que estava à venda desde setembro de 2020.

Embora as empresas não falem oficialmente sobre o fim das negociações, fontes do setor lembram que a chegada do novo governo pesou para a interrupção das negociações.

Na noite de segunda-feira, a estatal informou em comunicado ao mercado, sem citar nomes, que o processo de venda da unidade foi encerrado. "A Petrobras avaliará seus próximos passos relacionados ao desinvestimento do ativo em questão e reforça o seu compromisso com a ampla transparência de seus projetos de desinvestimento", disse a estatal em nota.

Uma outra fonte do setor lembrou ainda que há incertezas sobre a manutenção do Plano Nacional de Fertilizantes, elaborado pelo atual governo, que tem como meta reduzir a dependência de importação de 85% para 45% até 2050 por meio de incentivos fiscais, linhas de financiamento e mudanças regulatórias.

A unidade no Paraná, que usa o gás natural, resíduo asfáltico e óleo combustível como matérias-primas para produção de fertilizantes usados na agricultura, está fechada desde janeiro de 2020. Outra fonte lembrou que, além dos custos extras para reativar a unidade, a Ansa está localizada próxima da Refinaria Getúlio Vargas (Repar) cujo processo de venda também está em standby.

Para uma das fontes, é complexo pensar em comprar uma unidade de fertilizante no meio de uma mudança de mandato, pois é preciso esperar o que o próximo governo fará de política para o setor e qual será o papel da Petrobras na indução desses investimentos.

A estatal, que já chegou a ter planos de ser um grande produtor de fertilizantes, decidiu sair do setor durante a gestão de Michel Temer e mantida pelo governo de Jair Bolsonaro. Em agosto de 2020, a estatal, por exemplo, arrendou as unidades de fertilizantes nitrogenados da Bahia (Fafen-BA) e de Sergipe (Fafen-SE) para o grupo Unigel, após encerrar as atividades nos locais.

Outro ativo que também está encalhado na prateleira é a Unidade de Fertilizantes Nitrogenados III, em Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul, que está com 80% de suas instalações prontas desde 2014, quando as obras foram suspensas por conta da crise gerada pela Operação Lava-Jato, da Polícia Federal.

Ambos os projetos estão sendo assessorados pelo Bradesco BBI.

O ativo em Três Lagoas quase chegou a ser vendido para o grupo russo Acron neste ano. Mas o processo acabou sendo suspenso pela Petrobras em abril deste ano, já que os russos iriam alterar o plano de negócios da unidade, o que iria impossibilitar as aprovações governamentais, explicou a estatal na época sem dar mais detalhes.

Pelo projeto original, a unidade tem capacidade de produção de 3.600 toneladas por dia de ureia, volume que responde por cerca de 20% do consumo do país. Há ainda capacidade de produzir 2.200 toneladas por dia de amônia.

Novo governo: Petrobras e transição discutem políticas de preços e abastecimento
O valor da operação não foi revelado, mas segundo uma fonte, a soma corresponderia ao que a Petrobras já havia investido no empreendimento, em torno de R\$ 3,8 bilhões.

Assim, um mês depois, em maio de 2022, a Petrobras relançou a unidade ao mercado para a venda. Um especialista do setor lembrou que a unidade não recebeu nesses anos muitas consultas de interessados pelo ativo. Pesam ainda fatores como o volume de investimento que é necessário para finalizar as obras no empreendimento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/12/2022

AEGEA COMPRA CORSAN POR R\$ 4,15 BI EM LEILÃO SEM DISPUTA

Estatual gaúcha de saneamento tem passivos de R\$ 8 bilhões e incertezas jurídicas. Com aquisição, companhia dobra de tamanho

Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo



Corsan Reprodução RBS TV

O consórcio liderado pela empresa privada de saneamento Aegea arrematou nesta terça-feira a Corsan, empresa estatal gaúcha de água e esgoto, com a proposta de R\$ 4,151 bilhões, o que representa um ágio de apenas 1,15%. A Aegea amplia em mais de 6 milhões a população que passará a atender e mais do que dobra o número de municípios atendidos. Hoje, a companhia é a maior empresa privada do setor.

Mantendo o atual patamar de lucro líquido da Corsan, a Aegea conseguiria recuperar o valor pago pela estatal em menos de oito anos, um prazo considerado curto no mercado. Além dos R\$ 4,15 bilhões a serem desembolsados pela Corsan, a previsão é que a Aegea faça investimentos da ordem de R\$ 15 bilhões para atingir as metas de universalização dos serviços de saneamento, estabelecidas pelo marco legal do setor para 2033.

— A estimativa prevista era de R\$ 13 bilhões de investimentos, que é maior quando se coloca a inflação que temos observado em (custos relativos a) obras. Com isso, arredondamos (o montante previsto) para perto de R\$ 15 bilhões — afirmou Roberto Barbuti, presidente da Corsan.

Fazem parte do consórcio que arrematou a estatal, além da própria Aegea, as gestoras de fundos Perfin Investimentos e Kinea que, segundo o vice-presidente da Aegea Rogérion Tavares, dá liquidez e fôlego financeiro para que a companhia realize os investimentos necessários. A empresa passará a ser remunerada pela mesma tarifa paga hoje pelos gaúchos pelo serviço da Corsan e os reajustes anuais são definidos pela agência reguladora local.

— No Rio Grande do Sul, vamos operar (com) mais 6 milhões de pessoas e hoje prestamos atendimento para 26 milhões. Então crescemos significativamente. Perfin e Kinea estão no consórcio (...) do ponto de vista de investimentos, temos total condição de assumir. Mantemos nossos indicadores de liquidez dentro dos padrões que o mercado gosta de ver, tudo tem disciplina financeira — ressaltou Tavares.



O leilão foi marcado por uma série de incertezas que afastou outros possíveis competidores pelo ativo. De acordo com reportagem do Valor Econômico, Iguá, Águas do Brasil e Equatorial chegaram a analisar uma eventual participação, mas desistiram. Outros fundos internacionais também se interessaram pelo ativo inicialmente, mas avaliaram que os riscos eram elevados.

O governo gaúcho e o BNDES, que fez a modelagem da desestatização da Corsan, atribuem o desinteresse pelo ativo a incertezas quanto à eventual política econômica do novo governo, bem como sua visão sobre o saneamento básico, que poderia em tese privilegiar investimento público.

No mercado, porém, críticas davam conta de que o processo de privatização da Corsan, tal como foi realizado, foi muito acelerado. Isso porque o governo gaúcho mudou o modelo previsto para a desestatização em julho deste ano. Até então, previa a realização de uma oferta pública de ações (IPO), mas desistiu após o Tribunal de Contas do Rio Grande do Sul questionar a metodologia de cálculo do valor de mercado da empresa.

Incertezas jurídicas quanto a eventuais rompimentos de contrato de municípios gaúchos com a empresa privatizada também pesaram para afastar o interesse de outros grupos privados pela Corsan. Segundo Barbuti, 78 municípios que representam 52% do faturamento da estatal fizeram aditivos com extensão do vencimento de seus contratos para 2062 e outros 109 fizeram aditivos sem a extensão de prazo. As cidades que ainda não assinaram aditivos e, portanto, estão em situação irregular, representam cerca de um terço do faturamento da empresa.

— A questão de aditivação de contratos acabou sendo contaminada por ser pró ou contra a privatização, por questões políticas. Temos um prazo de quase 90 dias até a assinatura dos contratos (com o consórcio vencedor da privatização). Agora a poeira abaixa e vamos ter uma conversa bastante mais objetiva com os prefeitos — disse Barbuti.

Outra questão sensível é o passivo da empresa, que em setembro era de R\$ 8,379 bilhões, dos quais R\$ 2,166 bilhões têm vencimento até setembro de 2023. Hoje, a Corsan atende 317 municípios no Rio Grande do Sul e possui cerca de 5.700 funcionários. Das cidades que a estatal atende hoje, 96,7% têm água potável, mas apenas 16,3% tem esgoto tratado.

O certame também foi marcado por disputas judiciais e, até as vésperas de acontecer, ainda era incerto. O leilão chegou a ser suspenso por uma liminar (decisão provisória) do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (TRT-4) no dia 15 de dezembro, mas o governo gaúcho conseguiu anular a decisão na noite desta segunda-feira.

A Corsan teve receita operacional líquida de R\$ 3,1 bilhões em 2021 e lucro de R\$ 350,47 milhões no período. Neste ano, até setembro, a receita foi de R\$ 2,59 bilhões e o lucro líquido, R\$ 553 milhões, 13,2% e 76,1% a mais, respectivamente, do que o registrado nos nove primeiros meses do ano anterior.

A empresa gaúcha hoje tem tamanho equivalente ao da própria Aegea, que passará a controlar a empresa agora e que teve receita operacional líquida de R\$ 2,7 bilhões no acumulado dos três primeiros trimestres deste ano e lucro líquido de R\$ 302 milhões. Antes de levar o ativo, a Aegea atendia 178 cidades em 13 estados brasileiros. A companhia é hoje a maior empresa privada do setor em número de municípios e em população atendida.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/12/2022

HADDAD E LIRA SE REÚNEM PARA DISCUTIR 'PEC DA TRANSIÇÃO'

A PEC já foi aprovada no Senado e está com as negociações travadas na Câmara

Por Manoel Ventura e Geralda Doca — Brasília



Frustração. Após negociações intensas, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), adiou mais uma vez a votação da PEC. Centrão pressiona por cargos no novo governo e aguarda julgamento no STF Pablo Valadares/Câmara dos Deputados

O futuro ministro da Fazenda, Fernando Haddad, está reunido com o presidente da Câmara, deputado Arthur Lira (PP-AL), para discutir a "PEC da Transição", que abre espaço no Orçamento de 2023 para o Bolsa Família de R\$ 600 e outras despesas desejadas pelo governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva. A PEC já foi aprovada no Senado e está com as negociações travadas na Câmara.

De acordo com diversos parlamentares, deputados estão discutindo com Haddad a possibilidade de reduzir o prazo da PEC de dois para um ano, sem reduzir o seu valor. A PEC aprovada no Senado tem um impacto de R\$ 168 bilhões. Dessa forma, a PEC seria desidratada apenas na sua duração.

Mais de 25 deputados participam da reunião com Haddad. Há duas semanas, a proposta está travada na Câmara depois de ser aprovada no Senado. Nesta semana, duas decisões do Supremo Tribunal Federal embolaram as negociações.

Nesta segunda-feira, o STF declarou inconstitucional o chamado orçamento secreto, usado nos últimos anos para distribuir recursos para parlamentares aliados da cúpula do Congresso Nacional. Ao longo dos últimos anos, Lira vinha usando o orçamento secreto como forma de construção de apoio político, já que seus aliados recebiam um volume maior de recursos. Por isso, sua derrubada irritou deputados.

Parlamentares do Centrão, especialmente do PP e do PL, começaram então a articular uma forma de desfigurar o texto aprovado no Senado logo após a decisão do STF. Eles avaliam, por exemplo, reduzir o prazo de validade da PEC de dois para um ano, o que forçaria o governo a negociar novamente com o Congresso para garantir recursos para 2024.

Esse tema foi discutido numa longa reunião ontem, que entrou pela madrugada. Nessa reunião, ficou acertado de levar ao governo eleito — representado por Haddad — a possibilidade de reduzir o prazo sem mexer no valor da PEC. Dessa forma, o texto não voltará para análise do Senado.

Petrobras: Venda de unidades de fertilizantes da estatal emperra, após desistência da Yara
O volume de recursos previsto na PEC aprovada no Senado Federal garante não só a manutenção do Bolsa Família em R\$ 600 como o aumento real do salário mínimo e a recomposição de verbas para programas como o Farmácia Popular.

Além da pressão por mudanças no texto, o PT enfrenta a pressão do tempo. A depender da extensão das alterações no texto, a PEC precisaria ser analisada novamente pelos senadores. Ela foi aprovada na Casa no início de dezembro. Mas o Congresso só tem até quinta-feira, fim do ano legislativo, para aprovar a PEC e o Orçamento de 2023, como prevê a Constituição.

Orçamento secreto

Para 2023, já estavam reservados R\$ 19,4 bilhões para o orçamento secreto. Parlamentares discutem agora transferir esse valor para as comissões temáticas do Congresso, como saúde e educação, o que mantém o dinheiro sob o poder dos parlamentares. A transferência desses recursos pode fazer parte da negociação para garantir a votação da PEC dentro do prazo na Câmara.

Após reunião ontem com Lira, Haddad disse que vai falar com líderes sobre o destino dos recursos das emendas de relator, a base do orçamento secreto:

— Amanhã (hoje), vamos falar com os líderes, explicar os conceitos da PEC e o que vamos fazer com o RP9 (nome técnico do orçamento secreto), que vai continuar no Orçamento, e definir a destinação desses recursos para melhorar as obras de infraestrutura e concluir obras que estão paradas — afirmou.

Retrospectiva 2022: Faça o teste e veja o que você sabe sobre as principais notícias do ano. Na noite de domingo, porém, o PT ganhou um plano B caso não consiga destravar a PEC no Congresso. O ministro do STF Gilmar Mendes decidiu que a manutenção do Auxílio Brasil, que voltará a se chamar Bolsa Família no governo Lula, pode ocorrer por meio da abertura de crédito extraordinário e que essas despesas podem ficar fora do teto de gastos, a regra que limita o crescimento das despesas públicas.

A previsão é que o programa social custará R\$ 175 bilhões no próximo ano, dos quais apenas R\$ 105 bilhões já estão na previsão orçamentária. Com base na decisão de Gilmar Mendes, a diferença poderia ser coberta por crédito extraordinário.

Apesar da garantia de um caminho alternativo, que assegura a manutenção do valor do benefício em R\$ 600, o PT prefere a PEC por contemplar outras despesas consideradas prioritárias.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 20/12/2022

GREVE DE TRIPULANTES VOLTA A AFETAR VOOS NESTA TERÇA-FEIRA

Aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Santos Dumont registram atrasos e cancelamentos no segundo dia de interrupções

Por O Globo — Rio



Movimento no saguão do aeroporto de Congonhas na manhã de segunda-feira Edilson Dantas/Agência O Globo

A greve de pilotos e comissários voltou a afetar a rotina dos aeroportos no início desta terça-feira, com registro de atrasos e cancelamentos de decolagens. A paralisação ocorreu entre 6h e 8h em oito cidades, pelo segundo dia.

O Aeroporto de Congonhas, na Zona Sul de São Paulo, registrou dois cancelamentos e 18 atrasos até

9h. Já no Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, a concessionária GruAirport reportava três voos atrasados e nenhum cancelamento.

No Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, foram 11 atrasos e cinco cancelamentos, segundo a Infraero.

Além de São Paulo e Guarulhos, ela estava prevista para ocorrer em Campinas, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte, Brasília e Fortaleza.

Na segunda-feira, mais de 150 voos atrasaram e outros 34 foram cancelados por causa da interrupção.

Por decisão cautelar (provisória) do Tribunal Superior do Trabalho (TST), proferida na última sexta-feira, 90% dos trabalhadores tiveram que manter suas funções no período de greve. A multa diária em caso de descumprimento foi fixada em R\$ 200 mil.

O Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), que representa a categoria em greve, reivindica a reposição salarial pela inflação, medida pelo INPC, mais 5% de aumento real.

O TST media as negociações da campanha salarial da categoria, cuja data-base é dezembro. As conversas, segundo o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNE), tiveram início em outubro. De lá para cá, foram apresentadas três propostas das empresas, todas recusadas pela categoria. A mais recente delas foi votada no último domingo e prometia reposição inflacionária e mais 0,5% de aumento real. O texto foi rejeitado por 76,43% da categoria.

Atualmente, o piso salarial de um comissário de voo é de R\$ 2.277,43. Já o de um piloto de avião comercial é de R\$ 9.400.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/12/2022

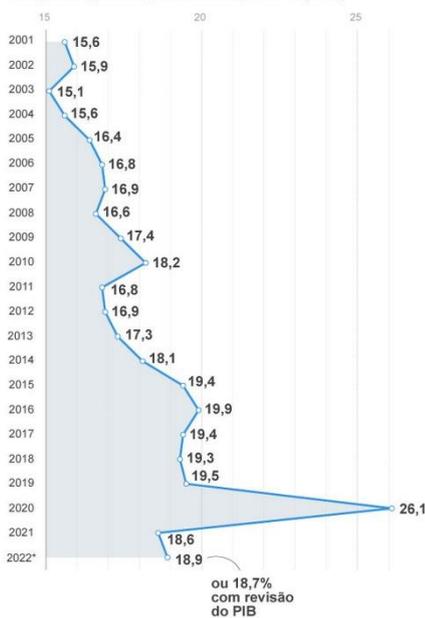
FOLGA PARA AUMENTO DE GASTO PÚBLICO SEM EXPANSÃO FISCAL É DE R\$ 122 BILHÕES, MOSTRA ESTUDO DA FGV

Economistas ressaltam que será necessário aumentar as despesas para recompor o Orçamento. Eles alertam, porém, que é importante discutir logo a nova regra fiscal

Por Cássia Almeida — Rio

A situação das contas públicas

Evolução dos gastos do governo em relação ao PIB (em %)



Gastos x Contas públicas — Foto: Arte/O Globo

A “PEC da Transição” que prevê um aumento do gasto público de R\$ 168 bilhões, incluindo investimentos vai representar expansão fiscal e não será neutra como tem defendido a equipe de transição do governo eleito. Estudo dos economistas Gilberto Borça Júnior e Manoel Pires, do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da Fundação Getulio Vargas (FGV) mostra que as projeções do atual governo para o próximo ano parecem demasiadamente otimistas”.

Na previsão que acreditam ser a mais provável de acontecer, essa folga para manter o gasto constante em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) seria de R\$ 122 bilhões. O cenário leva em conta variáveis como crescimento e inflação.

— Consideramos as projeções de crescimento do PIB de 1,5% e de 7% de inflação (a geral, medida pelo deflator implícito do PIB). Mas dependendo do comportamento desses dois indicadores consideramos razoável até R\$ 140 bilhões _ afirma Gilberto Borça Jr, um dos autores do estudo.

Evolução da dívida em % do PIB



*Projeção do Ministério da Economia **Projeção do Tesouro Nacional
 ***Mudança de metodologia no cálculo / Fonte: Tesouro Nacional e Banco Central

Os cálculos que mostram um espaço maior de R\$ 152 bilhões levam em conta crescimento de 2,5% do PIB, muito acima das projeções do mercado de 0,7% a 1%. De qualquer forma, o Orçamento da União teria que ser revisto. No Projeto de Lei Orçamentária Anual, a despesa cai a 17,1% do PIB, contenção que poderia levar à paralisação da máquina do Estado.

— A proposta orçamentária para o ano que vem prevê uma contração do gasto de 1,4% do PIB. Este ano corresponderá a

18,5% do PIB. É uma redução significativa, nunca realizada no período republicano - diz o economista.

Ele lembra que o governo Bolsonaro está terminando com buracos nas contas com dificuldade de honrar até despesas obrigatórias como pensões e aposentadorias e pouca verba para saúde e meio ambiente, merenda escolar, farmácia popular, com "sinais claros de esgotamento da máquina pública", diz o economista.

Dada a iminência de paralisação da máquina, é aceitável aumentar o gasto em relação ao PIB para cerca de 19%, defende Borça.

— Não é o fim do mundo.

O risco, segundo o economista, é demorar a definir a nova regra fiscal que vai garantir a sustentabilidade da dívida pública. Senão, a Bolsa começa a cair, os juros futuros a subir e o dólar também, apertando as condições financeiras.

"Dessa forma, a readequação do orçamento de 2023 – com consequente aumento de gastos – deve vir acompanhada de uma nova proposta de regra fiscal que enderece tanto a necessidade de flexibilização que a política fiscal deve apresentar no curto prazo, de preferência com mecanismos anticíclicos, e, em paralelo, apresente uma estratégia de consolidação fiscal de médio e longo prazo que permita ao país ter uma combinação de resultado primário, taxa de juros implícita sobre o estoque da dívida e crescimento da economia que garanta trajetória sustentável à dívida pública", conclui o estudo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/12/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EQUIPE ECONÔMICA: SAI O LIBERALISMO DA ESCOLA DE CHICAGO, ENTRA A HETERODOXIA DE UNICAMP E PUC-SP

Profissionais da equipe de transição e indicados para o novo governo têm em comum formação em centros considerados mais 'heterodoxos'

Por Luciana Dyniewicz

Depois de o início do governo Bolsonaro ter sido marcado por economistas formados no berço do liberalismo, a Escola de Chicago, nos Estados Unidos, o novo governo Lula começa com uma forte presença de profissionais ligados a centros brasileiros de pensamento econômico heterodoxo (que defendem maior participação do Estado na economia), sobretudo à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP) e à Unicamp.

Futuro número dois do Ministério da Fazenda, Gabriel Galípolo, por exemplo, é formado e tem mestrado pela PUC-SP, além de ter sido professor da mesma instituição. Colega de turma de Galípolo, Guilherme Mello também fez graduação e mestrado na PUC-SP, mas doutorou-se pela Unicamp, da qual é docente. Mello foi porta-voz da área econômica durante a campanha eleitoral e membro da equipe de transição.

Outro membro da equipe de transição, Antonio Lacerda é coordenador da pós-graduação em Economia Política da PUC-SP. Lacerda se graduou e fez mestrado na PUC, além de doutorado na Unicamp. Futuro presidente do BNDES, Aloizio Mercadante é formado em economia pela Universidade de São Paulo (USP), mas tem mestrado e doutorado pela Unicamp.

Enquanto a Escola de Chicago ficou famosa por defender o livre mercado (embora hoje a visão predominante na instituição seja a de que o mercado tem suas imperfeições), a Unicamp e a PUC-SP são tidas como centros de pensamento alinhados à ideia de que o Estado é peça fundamental no desenvolvimento da economia. No caso da PUC-SP, há uma diferença de pensamento em relação à PUC-RJ, tida como um centro da ideologia mais liberal.

Mudanças no perfil da equipe econômica

Sai o liberalismo da Escola de Chicago, entra a heterodoxia de Unicamp e PUC-SP

Os 'Chicago Boys' no governo Bolsonaro



Paulo Guedes

MINISTRO DA ECONOMIA (2019-2022)

Doutor em Economia pela Universidade de Chicago



Roberto Castello Branco

PRESIDENTE DA PETROBRAS (JAN/2019-FEV/2021)

Pós-doutorado pela Universidade de Chicago



Rubem Novaes

PRESIDENTE DO BANCO DO BRASIL (JAN/2019-JUL/2020)

Doutor em Economia pela Universidade de Chicago



Joaquim Levy

PRESIDENTE DO BNDES (JAN/2019-JUN/2019)

Doutor em Economia pela Universidade de Chicago

Os 'heterodoxos' no governo Lula



Gabriel Galípolo

FUTURO SECRETÁRIO-EXECUTIVO DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

Graduação e mestrado em Economia pela PUC-SP



Guilherme Mello

MEMBRO DA EQUIPE DE TRANSIÇÃO

Graduação e mestrado em Economia pela PUC-SP, doutorado pela Unicamp



Antonio Correa de Lacerda

MEMBRO DA EQUIPE DE TRANSIÇÃO

Graduação e mestrado em Economia pela PUC-SP, doutorado pela Unicamp



Aloizio Mercadante

FUTURO PRESIDENTE DO BNDES

Graduação em Economia pela USP, mestrado e doutorado pela Unicamp

Ainda que haja uma predominância de docentes considerados heterodoxos na Unicamp, entre pesquisadores, a escola é vista como plural, por apresentar diferentes linhas de pesquisa e dar ao aluno a possibilidade de seguir correntes de pensamento distintas. Na pós-graduação, a instituição oferece dois mestrados e dois doutorados. Dois desses programas têm nota 5 e dois, 6, segundo a avaliação da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes). Isso indica, respectivamente, nível muito bom e de excelência.

Já a PUC-SP tem um programa de mestrado com nota 4, um ponto a mais do que a mínima necessária para operar. A pós-graduação da instituição reúne professores que desenvolvem estudos em linhas de pesquisa consideradas mais heterodoxas.

Egresso das duas instituições, Mello diz que a formação acadêmica “diz pouco” sobre os membros da equipe econômica e sobre o futuro do governo. “O conjunto da obra é mais amplo. Por exemplo, o Lacerda é professor da PUC, mas foi por muitos anos economista-chefe da Siemens, foi ligado ao setor produtivo. Para analisar os integrantes, tem de olhar o conjunto de experiências que cada um teve.”

Segundo ele, a formação dos profissionais não indica um sinal de direção das políticas econômicas. “É um governo de frente ampla, e o Fernando Haddad (futuro ministro da Fazenda) é o tipo de pessoa que gosta muito de ouvir. Ele não costuma se fechar a uma visão de mundo. Ele ouve várias vertentes, e acho que essa característica vai se refletir no perfil da equipe.”



Futuro secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Gabriel Galípolo se formou pela PUC-SP e foi presidente do banco Fator Foto: Felipe Rau/Estadão - 7/2/2018

Mello, no entanto, admite que haverá um quadro maior de funcionários com formação heterodoxa por se tratar de um governo “progressista”. “A novidade é que alguns debates que foram escanteados nos últimos anos voltam a participar. Vai ter uma participação maior de pessoas que não tinham nenhum espaço no governo Bolsonaro, mas isso não quer dizer que não haverá espaço para pessoas com visões mais liberais.”

Para Mello, a tendência é que o novo governo tenha uma orientação mais ampla do que o de Bolsonaro. “A equipe anterior tinha o ponto de vista econômico do velho liberalismo dos anos 70. Tinha o posto Ipiranga (o ministro da Economia, Paulo Guedes) com essa visão antiga de Chicago e que só trazia pessoas que compartilhavam dessa visão.”



Guilherme Mello é professor na Unicamp e fez parte da equipe de transição Foto: Werther Santana/Estadão - 6/9/22

Antonio Lacerda, da equipe de transição, também diz que deve haver alguns economistas “ortodoxos” no novo governo, mas encara a formação dos integrantes da equipe de forma diferente da de Mello: como um indicativo do caminho econômico. “A linha que prevaleceu sob Michel Temer e Bolsonaro apostava na confiança. Trabalhava o lado fiscal para gerar confiança e fazer com que o empresário investisse. Nós apostamos no papel do Estado como articulador do processo, sem desprezar o peso do setor privado.”

Economistas ‘mofados’?

Em relação à crítica que vem sendo feita de que o pensamento de instituições como PUC e Unicamp é “mofado”, Lacerda afirma se tratar de um julgamento “desinformado”. De acordo com o professor da PUC, Estados Unidos, Coreia do Sul, Alemanha e China são países cujas políticas econômicas são semelhantes às que o novo governo pretende adotar. “Eles têm em comum uma visão moderna do Estado, com uma política industrial voltada para a reindustrialização, para a transição energética e para a economia digital.”

Ainda em relação à crítica, Lacerda cita a “industrialização por substituição de importação” (ISI), teoria defendida pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) nos anos 50 que propõe a adoção de uma economia fechada para promover a indústria do país. “Não é possível replicar esse modelo. Os tempos são outros. Por outro lado, não vemos a abertura unilateral (do comércio) como saída. É preciso usar a abertura inserida em um projeto de desenvolvimento.”

Também questionado sobre as críticas, o diretor do Instituto de Economia da Unicamp, André Biancarelli, segue o raciocínio de Lacerda. “A história de ‘mofados’ talvez queira fazer referência a uma determinada concepção de estratégia de desenvolvimento com participação do Estado, que supostamente teria ficado pra trás nos anos 90. Mas dizer que isso está desatualizado depende da perspectiva de cada um. Não é mais 100% garantido que o Estado não tem de ter papel algum.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/12/2022

NELSON BARBOSA E TEREZA CAMPELLO ACEITAM CONVITE DE MERCADANTE PARA TRABALHAR NO BNDES

Barbosa participou do grupo de economia da transição de governo; Tereza Campello era citada para voltar à pasta do Desenvolvimento Social

Por Eduardo Gayer

BRASÍLIA - Antes cotados para assumir uma pasta na Esplanada, o ex-ministro do Planejamento Nelson Barbosa e a ex-ministra do Desenvolvimento Social Tereza Campello devem trabalhar, a partir do ano que vem, no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Segundo apurou o Estadão/Broadcast, os dois aceitaram convite do futuro presidente do banco, o ex-ministro da Casa Civil Aloizio Mercadante, para compor a diretoria do banco - a informação havia sido antecipada pelo Estadão. O ajuste final está por conta da área a ser assumida por cada um.

Barbosa participou do grupo de economia da transição de governo e chegou a ser cogitado para voltar ao Planejamento - ou, ainda, assumir o futuro Ministério da Gestão do presidente diplomado Luiz Inácio Lula da Silva (PT). O novo destino do ex-ministro, contudo, deve ser uma diretoria do BNDES.

Já Tereza Campello era citada para voltar à pasta do Desenvolvimento Social, a ser recriada pelo governo eleito. Mas o ministério caminha para ser entregue à senadora Simone Tebet (MDB-MS), que ficou em terceiro lugar na disputa pela Presidência da República e apoiou Lula no segundo turno.



Nelson Barbosa foi ministro do Planejamento e da Fazenda durante segundo governo de Dilma Rousseff Foto: André Dusek / Estadão

Os planos para Tereza só podem mudar caso a burocracia do PT obtenha sucesso na tentativa de vetar Tebet no Desenvolvimento Social. Uma ala do partido investe com força para a senadora assumir a Agricultura e deixar a Pasta que cuida do Bolsa Família e do combate à fome para o partido, cenário rechaçado por ela. Lula, contudo, quer bancar Simone Tebet no

ministério à revelia dos principais aliados. O cenário deve se definir nos próximos dias.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/12/2022

SENADO APROVA PEC QUE ESTABELECE FONTE DE CUSTEIO PARA PISO DA ENFERMAGEM

Texto indica duas fontes de custeio para o salário dos profissionais, o superávit financeiro de fundos públicos do Executivo e o Fundo Social

Por Marcela Villar

São Paulo, 20/12/2022 - O Senado Federal aprovou, por unanimidade, nesta terça-feira, 20, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 42/2022, que estabelece as fontes de custeio para o Piso Nacional da Enfermagem. O salário mínimo estabelecido é de R\$ 4.750 para enfermeiros, R\$ 3.325 para técnicos de enfermagem, e R\$ 2.375 para auxiliares de enfermagem e parteiras. No texto inicial do projeto, o valor mínimo era de 10 salários mínimos.

Todos os 74 senadores presentes votaram a favor, em primeiro turno, e não houve nenhuma abstenção. Para fazer passar a PEC, eram necessários 49 votos, isto é, três quintos dos senadores. “O Senado vota, pela terceira vez, pela valorização dos profissionais da saúde, em especial, os enfermeiros que enfrentaram na linha de frente a covid-19”, afirma o senador Eduardo Braga (MDB-AM), ao dar seu voto. Se for aprovado em segundo turno ainda nesta terça, o texto será promulgado.

A lei do piso salarial para o setor (14.434/2022) já havia sido aprovada na Câmara dos Deputados e Senado, além de sancionada pelo presidente da República, Jair Bolsonaro (PL). Ela já estava em vigor, desde agosto de 2022, mas o Supremo Tribunal federal (STF) suspendeu sua vigência, em setembro, por entender que era necessário apontar uma fonte de custeio, uma vez que aumentaria os gastos com pessoal da União, estados, municípios e entidades privadas.

A Corte ainda pediu para que fosse apresentado pelos entes públicos e privados o impacto financeiro gerado pela PEC, assim como os possíveis riscos para empregabilidade desses profissionais e qualidade da prestação do serviço.



Profissionais de enfermagem foram fundamentais no combate à pandemia de Covid-19 Foto: Breno Esaki/Agência Saúde DF

Para atender a demanda do Supremo, o texto da PEC em votação desta terça indica duas fontes de custeio para o salário desses profissionais: superávit financeiro de fundos públicos do Executivo e o Fundo Social, instituído pela Lei 10.352/2010. De acordo com o relator da PEC, o senador Fabiano Contarato (PT-ES), essa PEC “apresenta solução para o

problema identificado pelo STF, razão pela qual não há motivo para existir a suspensão da vigência da lei”.

Fundos

Contarato (PT-ES) também disse que, somente em 2022, os fundos públicos arrecadaram mais de R\$ 20 bilhões e o fundo social, em 2021, mais de R\$ 21 bilhões. Segundo ele, isso será mais que suficiente para bancar o piso dos enfermeiros por um ano. “Não haverá, conseqüentemente, criação de despesas em contrapartida. O que ocorrerá são recursos que, até então, estavam destinados para superávit primário e quitação de dívidas e passará a ter uma destinação claramente mais útil para a sociedade”, afirma.

O piso também atenderá entidades filantrópicas, desde que elas tenham 60% dos pacientes do Sistema Único de Saúde (SUS), como as Santas Casas. Também flexibiliza o teto de gastos para que possam ser utilizados até 6% do excesso de arrecadação com despesas de pessoal nas áreas de saúde e educação.

Antes de iniciar a votação, o presidente da Casa, o senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), disse que a votação desse projeto era um “compromisso” e “desejo genuíno e sincero do Senado” em aprovar a proposta. Ele espera que, uma vez aprovada, o STF destrave a pauta. Vários senadores também fizeram um apelo ao ministro Luís Roberto Barroso para tornar a lei vigente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 20/12/2022

CÂMARA FECHA ACORDO COM LULA E REDUZ PRAZO DA PEC DA TRANSIÇÃO DE DOIS PARA UM ANO



Redução do prazo de validade da proposta à metade foi confirmada pelo relator da proposta na casa, deputado Elmar Nascimento

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA - A Câmara fechou um acordo com o governo eleito para reduzir a validade da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição de dois anos para um ano, disse ao Estadão o relator da proposta na casa, deputado Elmar Nascimento (União Brasil-BA). A costura para viabilizar a aprovação da PEC, que deve ser votada ainda hoje no plenário, envolve a redistribuição das verbas do orçamento secreto, derrubado ontem pelo Supremo Tribunal Federal (STF).

O acordo foi discutido na residência oficial da Câmara entre o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) líderes da Casa e o futuro ministro da Fazenda, Fernando Haddad – que, mais cedo, teve uma conversa separada com o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva. Líderes tentam ainda emplacar outras mudanças para desidratar o valor total da proposta, mas o martelo ainda não foi batido.

A PEC aprovada no Senado, principal aposta do governo eleito para acomodar as promessas de Lula na campanha, aumenta o teto de gastos em R\$ 145 bilhões durante dois anos para bancar o programa Bolsa Família e libera da regra fiscal R\$ 23 bilhões para investimentos a partir deste ano. O texto traz ainda outras exceções ao teto – totalizando um impacto fiscal de R\$ 193,7 bilhões, segundo cálculos do Tesouro Nacional.

O Centrão se articula ainda para tentar diminuir o valor da proposta, a começar pelos “penduricalhos”, ou seja, diminuindo as exceções ao teto incluídas no texto. Líderes querem retirar da proposta, por exemplo, a flexibilização das despesas pagas com recursos das contas abandonadas do PIS/PASEP, calculadas em R\$ 24,6 bilhões pelo Tesouro.

Com isso, o impacto final da PEC, incluindo todo o aumento de despesa no Orçamento, dentro e fora do teto, ficaria em aproximadamente R\$ 170 bilhões. No entanto, nada ainda foi definido.

Desidratação

Nos últimos meses, após a eleição que consagrou Lula presidente, o prazo de validade da PEC vem sendo desidratado. Inicialmente, a equipe do presidente eleito desejava que a proposta retirasse o Bolsa Família do teto de gastos de forma permanente. Depois, o PT cedeu para quatro anos, prazo do mandato.

Para conseguir aprovar a proposta no Senado, porém, foi articulado um acordo que baixou o prazo para dois anos, além da redução de R\$ 30 bilhões no valor.

Agora, o acordo para a nova redução do prazo em troca da aprovação da PEC foi negociado por Lula com líderes da Câmara e inclui, sobretudo, a divisão da “herança” do orçamento secreto, derrubado ontem pelo Supremo Tribunal Federal.

A negociação prevê que a verba dos R\$ 19,4 bilhões reservados ao mecanismo no Orçamento de 2023 vá metade para emendas individuais e metade para o governo, resultando num pagamento extra de R\$ 16,3 milhões em emendas parlamentares para cada deputado e senador em troca do apoio à proposta.

O acordo, porém, ainda passará pela Comissão Mista de Orçamento para ser concretizado na votação do Orçamento de 2023, prevista para esta quarta-feira, 21.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/12/2022

VALOR ECONÔMICO (SP)

NOVA ONDA DE PROJETOS DE FERROVIAS SOMA R\$ 61 BI

Pacote inclui novos leilões, o regime de autorização e as renovações antecipadas
 Por Taís Hirata — De São Paulo

Nos trilhos

Investimentos em ferrovias contratados nos últimos anos

Projetos	Assinatura do contrato	Valor de invest. projetado*, em R\$ bilhões	Empresa responsável
Ferrovias Norte-Sul (Tramo Central)	Julho de 2019	2,7	Rumo
Renovação antecipada da Malha Paulista	Maio de 2020	6,1	Rumo
Renovação antecipada:	Dezembro de 2020	24,7	Vale
Estrada de Ferro Carajás			
Estrada de Ferro Vitória Minas			
Ferrovias de Integração Oeste Leste - Trecho 1	Setembro de 2021	3,3	Bamin
Extensão da Malha Norte no Mato Grosso	Setembro de 2021	14 a 15	Rumo
Renovação antecipada da MRS	Julho de 2022	9,7	MRS
FIPS (Ferrovias Internas do Porto de Santos)	Outubro de 2022	0,89	Rumo, VL e MRS

Ferrovias na gaveta

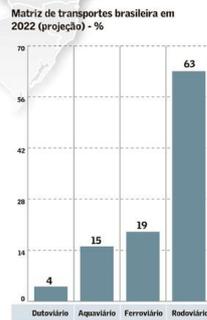
Projeto	Trecho	Situação atual
Ferrogrão	Sinop (MT) a Miratubã (PA)	Projeto de concessão chegou a avançar nos últimos anos, mas foi alvo de questionamentos ambientais e travou no TCU
Fico (Ferrovia de Integração Centro-Oeste)	Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT)	Obra está sendo realizada pela Vale, como parte das obrigações previstas na renovação antecipada de suas ferrovias
Fiel 2 e 3	Caetité (BA) a Barreiras (BA); Barreiras (BA) a Figueirópolis (TO)	Obra da Fiel 2 sendo implantada pela Vale, com arte dos trilhos entregues pela Vale, no modelo de subsídio cruzado pela renovação antecipada
Renovação antecipada da FCA (Ferrovia Centro Atlântica), da VLI	Malha cruza 7 Estados e DF	Processo foi travado na etapa de consulta pública por divergências entre Estados, que disputam os investimentos previstos no projeto, estimados em R\$ 14 bilhões
Renovação antecipada da Malha Sul, da Rumo	Malha passa por RS, SC, PR e SP	Pedido protocolado e em fase de estudos
Nova Ferroeste	Porto de Paranaguá (PR) a Maracajá (MS)	Projeto ambicioso, de R\$ 29 bilhões, vem sendo trabalhado pelo governo do Paraná, mas ainda gera incerteza no mercado; gestão concluiu estudos de viabilidade
Trasnordestina	Conexão entre Eliseu Martins (PI) - Porto de Pecém (CE) - Porto de Suape (PE)	Após anos paralisada, a obra da CSN voltou a avançar parcialmente nos últimos anos, mas apenas até Pecém; trecho até Suape ainda é alvo de incerteza

Fonte: Empresas, P&L, Ilos, Ministério de Infraestrutura e governos estaduais. *Valores projetados no momento do fechamento das negociações, referentes aos investimentos de todo o projeto

Imagem: Valor Econômico

Nos últimos quatro anos, o setor de ferrovias teve uma onda de novos projetos. Foram ao menos R\$ 61 bilhões de investimentos contratados (considerando os valores à época das contratações), entre leilões de novos trechos, renovações antecipadas de concessões e uma nova ferrovia privada.

O impacto da maioria dessas obras está por vir, já que se tratam de projetos de longo prazo. Porém, especialistas avaliam que uma real mudança na matriz de transporte de cargas no Brasil, ainda muito concentrada em rodovias, segue distante. Uma transformação maior dependerá da atração de mais investimentos privados e da retomada do papel estatal no crescimento da malha.



Em 2022, as ferrovias deverão ser responsáveis por uma fatia de 19% na movimentação de cargas do país – sem grande variação em relação ao patamar observado desde 2004, segundo dados da consultoria Ilos. As rodovias seguirão representando cerca de 63% da matriz de transportes.

“O ente privado não vai construir uma ferrovia desbravadora, isso é papel do Estado”, diz Quintella, da FGV

“Tivemos avanços, mas pontuais. Vai demorar para colocarmos em prática uma mudança, porque, ao mesmo tempo que os investimentos são feitos, o país segue aumentando sua produção, sua safra. Os novos projetos são extremamente necessários, mas, no curto prazo, não haverá mudança na participação dos modais”, afirma Maria Fernanda Hijjar, sócia-executiva da Ilos.

“A verdade é que não tivemos evolução [nos últimos anos]. Pelo contrário, estamos perdendo trilhos, porque dos 30 mil km existentes, apenas 12 mil km estão operacionais. Temos 18 mil km de ferrovias abandonadas ou subutilizadas e muitas delas estão inclusive sendo devolvidas à União”, avalia Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes.

Ele também destaca que os investimentos contratados trarão algum avanço. “As renovações antecipadas garantirão, pelo menos, as melhorias na malha que já está em operação. Além disso, a inclusão de subsídios cruzados, com a destinação de parte dos investimentos a novas ferrovias, terá um efeito positivo”, diz ele.



Nos últimos anos, o governo federal conseguiu enfim tirar do papel o plano de renovar grandes concessões ferroviárias, como forma de antecipar novos investimentos – um plano iniciado em 2015, mas que ficou travado por anos devido à resistência do Tribunal de Contas da União (TCU).

A pioneira foi a Malha Paulista, da Rumo, em maio de 2020, que se comprometeu com obras estimadas à época em R\$ 6,1 bilhões.

Desde então, a Vale também conseguiu renovar as concessões de duas ferrovias, em troca de cerca de R\$ 24,7 bilhões em investimentos. Parte dos recursos foi destinado a outros projetos: à obra da Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico), em execução pela Vale, e à compra de equipamentos para da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fiol).

A MRS também teve aprovação para seu aditivo, com o compromisso de cerca de R\$ 9,7 bilhões em novas obras no sistema.

Além disso, foram realizados dois leilões de novas concessões. No primeiro deles, em 2019, a Rumo conquistou o trecho central da Norte-Sul, que começou a operar em março de 2021.

A segunda licitação, do trecho inicial da Fiol, foi arrematada pela Bamin (Bahia Mineração), em abril de 2021. A empresa prevê iniciar no primeiro trimestre de 2023 as obras para concluir a via (cuja construção foi iniciada pelo Estado). Até agora, o grupo vinha avaliando os projetos e realizando diligências na obra, além de iniciar serviços de reparação de passivos ambientais.

Essa onda de investimentos recém-contratada, no entanto, já encontra problemas. As operadoras pedem que o governo federal reconheça a necessidade de um reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, devido à forte inflação de insumos observada a partir da segunda metade de 2021 – quando boa parte dos acordos já estava firmado.

“A alta de insumos é um problema efetivo, que gerou passivos e que não foram resolvidos. Os preços ainda não se acomodaram. As obras vão acontecer, mas o governo precisa dar um conforto de sinalizar que esse abismo vai ser equacionado”, afirma Fernando Paes, diretor-executivo da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários).

Além dos leilões e renovações, outro avanço do setor foi a aprovação do regime de autorização, que trouxe a possibilidade de empresas privadas construírem ferrovias por conta própria, sem participação ou compartilhamento de riscos com o governo.

No mercado, a expectativa para as autorizações é positiva, porém, muito mais modesta do que as projeções exorbitantes divulgadas pelo governo federal – ao todo, os pedidos protocolados poderiam somar R\$ 258 bilhões, segundo o Ministério de Infraestrutura. A expectativa é que, na prática, uma parcela pequena desses requerimentos saia do papel. Ainda assim o modelo é visto como um passo importante.

“É muito difícil prever quais e quantos projetos vão se concretizar. Quando olhamos para a experiência de terminais portuários privado, o índice de não concretização dos projetos é bastante alto, então é algo natural”, diz Paes.

Para ele, os projetos mais viáveis serão os de porte menor, com implementação mais fácil e menos onerosa, e para os quais já existe carga prevista. “Também pode ser uma boa forma de solucionar trechos das malhas já existentes que não são utilizados ou com baixa utilização”, afirma.

Para além dos investimentos privados, uma percepção geral no setor é que, para construir novas ferrovias de grande porte e gerar desenvolvimento em regiões do país onde a demanda ainda não está dada, a atuação do governo federal será indispensável.

“O ente privado não vai construir uma ferrovia desbravadora, isso é papel do Estado”, afirma Quintella, da FGV Transportes.

Para ele, não há perspectiva no curto prazo de o país voltar a ter grandes obras públicas, devido à crise fiscal. Porém, ele pondera que já é possível – e necessário – voltar a investir na elaboração de bons projetos e em planejamento para a logística do país, inclusive para além da ferrovia. “É importante pensar na intermodalidade. É equivocado pensar em investir só em ferrovias”, diz.

Paes, da ANTF, também vê a necessidade de o Estado participar de forma mais ativa. “Só autorizações ou só subsídios cruzados não vão ser suficientes. O governo federal precisa assumir um papel de protagonista da malha ferroviária, seja na construção, no financiamento ou via PPPs. Precisamos dar esse salto.”

Apesar dos desafios e custos, os especialistas apontam grandes benefícios em promover um maior equilíbrio do sistema de transportes no Brasil. Para a logística, essa mudança representaria uma redução de custos bilionária, segundo Hijjar, da Ilos.

Uma projeção da consultoria indica que se a matriz brasileira fosse igual à dos EUA – em que o modal ferroviário representa 33% do total; o dutoviário, 19%; e o aquaviário, 9% – os custos de transporte, em 2021, teriam sido R\$ 208,42 bilhões menores. “É claro que é apenas um exercício teórico, mas já dá a dimensão do impacto”, diz ela.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/12/2022

BRASIL VAI ESTREAR NO MERCADO MUNDIAL DE LÍTIO PARA BATERIA

Mina da Sigma Lithium, no norte de Minas Gerais, está prevista para iniciar operação ao longo do primeiro trimestre de 2023

Por Ivo Ribeiro — De São Paulo



Projeto da Sigma, em Araçuaí/Itinga, terá capacidade de produzir 104 mil toneladas de carbonato de lítio ao ano em 2024 — Foto: Divulgação

Entre as maiores do mundo, a indústria brasileira de mineração e metais estreia em 2023 na produção de um dos minerais mais importantes desta década, o lítio, que ganhou projeção global ao se tornar primordial para a onda de eletromobilidade.

O projeto, em fase final de implantação em Minas Gerais pela Sigma Lithium, deve se consolidar em escala global, posicionando a empresa entre as quatro maiores fabricantes mundiais.

A demanda por lítio cresce em ritmo frenético para uso na fabricação de baterias elétricas de automóveis e outros veículos. Estima-se que a montagem de veículos elétricos passe de 6,5 milhões de unidades do ano passado para 10,5 milhões neste ano e chegue a 51 milhões de carros em 2030.

Valor médio da tonelada de carbonato de lítio saiu de US\$ 13,89 mil em 2021 e bateu em US\$ 84 mil a tonelada neste ano



Diversas companhias de mineração de vários países – China, Austrália, EUA -, desenvolveram projetos que já se encontram em produção. Outras, como a Sigma, vão entrar em operação a partir de 2023, visando garantir pedidos de montadoras e fabricantes de baterias.

Até mineradoras tradicionais, caso da australiana Rio Tinto (segunda player global de minério de ferro), já estão se posicionando na produção dos chamados metais críticos, vistos como estratégicos. São todos puxados pelos mercados surgidos com a eletrificação, transição energética e o conceito de produtos “verdes”.

Com a demanda em alta e oferta apertada, os preços do lítio no mercado global – na forma de concentrado, carbonato ou de hidróxido – foram às alturas. O valor médio do carbonato de lítio saiu de US\$ 13.890 a tonelada em 2021 e bateu em US\$ 84,071 neste ano – seis vezes mais. O valor médio previsto para 2022 é de US\$ 71.245 por tonelada.

O mineral é o elemento básico na fabricação de todos os tipos baterias com íon de lítio para carros elétricos, compondo com diversos outros metais e minerais: cobalto, níquel, manganês, fosfato e ferro. Correm por fora o nióbio, grafeno e outros.

O Brasil está bem posicionado para ocupar espaço nessa nova onda de consumo, com reservas de relevância mundial. Por exemplo, o nióbio, que tem a maior do mundo. Há ainda níquel, manganês, ferro, grafita e outras.

No momento, as maiores produtoras de lítio no mundo são a americana Albemarle, a chilena SQM e as australianas e Allkem e Pilbara Minerals. No todo, entre companhias já em operação e novatas debutando no mercado, destacam-se cerca de 20.

A produção mundial de lítio contido em concentrado prevista para este ano é de 540 mil toneladas. Estima-se que vai duplicar – 1 milhão de toneladas em 2025 – e alcançar 2,2 milhões de toneladas no final da década.

No mundo, a maior parte da produção de lítio vai para fabricação de baterias elétricas – em torno de três quartos do total. Cerca de 14% vão para cerâmica e vidro e 3% para graxas e lubrificantes. Fundação, produção de alimentos e outros – 7%.

De acordo com o Serviço Geológico do Brasil (SGB), órgão estatal de pesquisas, as reservas no país desse mineral, que se tornou estratégico para a transição energética global, estão localizadas no Ceará, no eixo Rio Grande do Norte/Paraíba, no sul de Tocantins com o nordeste de Goiás, na Bahia e em Minas Gerais – no chamado médio Jequitinhonha, na região leste e São João del Rei.

Segundo as informações, o Brasil detém uma importante reserva de minério de lítio, espalhada nessas regiões, principalmente no Norte de Minas. As grandes reservas estão localizadas no Chile, Austrália, Argentina e China, seguidos por outros países.

As reservas de lítio do tipo salmoura são encontradas na Bolívia, Chile e Argentina, além de China e EUA. Já depósitos de lítio em pegmatitos (rochas, como os da Sigma) estão localizados na Austrália, Áustria, Brasil, Canadá, China, Congo, República Tcheca, Finlândia, Alemanha, Mali, Namíbia, Peru, Portugal, Sérvia, Espanha, EUA e Zimbábue.

Até agora, apenas duas empresas produzem lítio no Brasil: a Companhia Brasileira de Lítio (CBL) e a AMG Brasil. Mas trata-se de lítio para outras aplicações, como graxas e lubrificantes.

Segundo a Agência Nacional de Mineração (ANM), os requerimentos para autorização de pesquisa do mineral de lítio passaram de 35, em 2017, para 417 neste ano (até novembro), estimulados pela corrida global para atender a demanda por lítio voltado à eletrificação de veículos.

No plano de negócios da Sigma, de origem canadense, com sede em Vancouver e negociada nas bolsas de Toronto e Nova York (Nasdaq), a produção começa com 270 mil toneladas de concentrado de lítio (tipo espodumênio, “grau bateria”), e saltará, com expansões, a 768,2 mil toneladas ao final de 2024.

O volume de carbonato de lítio contido no concentrado foi ajustado para 104 mil toneladas ao final de 2024. A mineradora começa com capacidade de 36,7 mil toneladas no próximo ano.

Ao todo, são cerca de R\$ 2 bilhões de investimentos nas três fases de produção – a segunda e a terceira estão sendo aceleradas pela empresa em 2023 e 2024. Foram adicionados quase R\$ 800 milhões de aportes para a terceira fase, que foi antecipada.

Com esse projeto, cuja vida útil das operações no atual escopo é de 13 anos, a empresa prevê receita líquida de R\$ 1,55 bilhão no primeiro ano (2023), US\$ 3,52 bilhões do segundo ao oitavo ano (quando terá as três fases de produção), e de US\$ 1 bilhão nos cinco anos restantes. Será 100% voltado ao mercado externo.

A Sigma diz que seu produto, de grau bateria, tem pureza acima de 99% e já conta com contratos de fornecimento fechados com a fabricante de baterias sul-coreana LG Energy Solution, além da trading japonesa Mitsui.

O principal site mineral do projeto da Sigma está na propriedade Grota do Cirilo (adjacente ao rio Jequitinhonha), apontado como o maior depósito de rocha dura (hard rock) de lítio das Américas. O empreendimento começou a ser explorado em escala piloto em 2018. As reservas totais de minério atuais – medidas e provadas -, foram reavaliadas para 77 milhões de toneladas.

As 28 áreas de concessão da empresa estão localizadas nos municípios de Araçuaí e Itinga, no chamado Vale do Jequitinhonha – rio que corta a região, uma das mais pobres do país.

A operação em escala industrial deve ter início ao longo do primeiro trimestre e as entregas dos primeiros lotes comerciais do concentrado estão previstas para o mês de abril. As instalações de beneficiamento do minério estão em fase final de montagem.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/12/2022

GOVERNO ELEITO DEVE DESMEMBRAR MINISTÉRIO DA ECONOMIA EM QUATRO

Novo governo deve ter 37 ministérios, 14 a mais que o governo de Bolsonaro

Por Estevão Taiar e Matheus Schuch, Valor — Brasília



Lula anuncia futuros ministros: Haddad, Flávio Dino, Rui Costa e José Múcio — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Integrantes do conselho político do governo eleito receberam hoje a lista prévia com o desenho dos 37 ministérios. O governo do presidente Jair Bolsonaro possui 23 ministérios.

De acordo com lista a que o Valor teve acesso, o Ministério da Economia será desmembrado em quatro pastas: Fazenda; Planejamento; Gestão e

Inovação; e Desenvolvimento, Indústria e Comércio. A Infraestrutura será dividida entre Transportes e Portos e Aeroportos.

Outras cinco pastas serão ligadas diretamente à Presidência da República: Casa Civil; Secretaria Geral; Relações Institucionais; Gabinete de Segurança Institucional; e Secretaria de Comunicação.

Também estão na lista: Advocacia Geral da União; Controladoria Geral da União; Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Ciência, Tecnologia e Inovação; Cultura; Defesa; Educação; Esportes; Igualdade Racial; Integração e Desenvolvimento; Justiça e Segurança Pública; Pesca; Previdência; Cidades; Saúde; Comunicações; Meio Ambiente; Minas e Energia; Mulheres; Desenvolvimento Agrário; Trabalho e Emprego; Turismo; Direitos Humanos; Povos Indígenas; Desenvolvimento Social; e Relações Exteriores.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/12/2022

PASSAGEIROS COM PROBLEMAS EM VOO TÊM DIREITO A REEMBOLSO E ALIMENTAÇÃO; VEJA COMO RECLAMAR

A Anac orienta que o passageiro procure primeiramente a companhia aérea para buscar uma solução mais rápida do problema e, caso não fique satisfeito, registre a reclamação

Por Lucas Lacerda, Folhapress



Para dúvidas, o passageiro deve ligar para o telefone 163 (ligação é gratuita de qualquer estado do país, todos os dias das 8h às 20h) — Foto: Marcia Foletto/Agência O Globo

A greve de pilotos, copilotos e comissários de bordo, iniciada na segunda (19), deve seguir nos próximos dias com a suspensão de decolagens em nove aeroportos do país. A mobilização, liderada pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas, é um protesto por reajuste de salário e

mudanças nos regimes de descanso.

Sem acordo com as empresas, a categoria decidiu fazer paralisações programadas nos aeroportos de Congonhas (São Paulo), Guarulhos (Grande SP), Galeão, Santos Dumont (ambos no Rio), Viracopos (Campinas), Porto Alegre, Fortaleza, Brasília e Confins (Belo Horizonte).

Atrasos e cancelamentos de voos em aeroportos como o de Congonhas, com muitas conexões, geram um efeito cascata para outros locais.

Passageiros afetados podem pedir às companhias aéreas reembolso, no caso de cancelamento, ou auxílio para comunicação, alimentação e hospedagem, quando o voo atrasa.

Se você sofreu com atraso ou cancelamento por causa da greve, veja abaixo quais são seus direitos e onde você pode reclamar, caso a companhia aérea não os tenha cumprido:

O que as empresas devem fazer em caso de atraso ou cancelamento

Segundo a Anac (Agência nacional de Aviação Civil)

- manter o passageiro informado a cada 30 minutos quanto à previsão de partida dos voos atrasados



- informar imediatamente a ocorrência do atraso, do cancelamento e da interrupção do serviço oferecer gratuitamente, de acordo com o tempo de espera, assistência material
- oferecer acomodação, reembolso integral ou execução do serviço por outra modalidade de transporte, cabendo a escolha ao passageiro, quando houver atraso de voo superior a 4 horas ou cancelamento

Contado a partir do momento em que houve o atraso ou cancelamento, segundo a Anac

- A partir de 1 hora: comunicação (internet, telefone etc.)
- A partir de 2 horas: alimentação (voucher, refeição, lanche etc.)
- A partir de 4 horas: hospedagem (somente em caso de pernoite no aeroporto) e transporte de ida e volta. Se o passageiro estiver no local de seu domicílio, a empresa poderá oferecer apenas o transporte para sua residência e de e de sua casa para o aeroporto

Com quem reclamar

Pelo canal de atendimento da Anac. A agência orienta, contudo, que o passageiro procure primeiramente a companhia aérea para buscar uma solução mais rápida do problema e, caso não fique satisfeito, registre a reclamação.

Para dúvidas, o passageiro deve ligar para o telefone 163 (ligação é gratuita de qualquer estado do país, todos os dias das 8h às 20h).

Para entrar em contato diretamente com a companhia aérea, ligue para algum dos telefones abaixo:

- Gol: 0300 115 2121. Quem adquiriu as passagens pelo programa de milhas Smile deve entrar em contato pelo 0300 115 7007 (clientes Diamante e Ouro) e 0300 115 7001 (clientes Smiles e Prata).
- Latam: 4002-5700 (capitais) e 0300-570- 5700 (demais localidades do Brasil).
- Azul: 4003-1118 (capitais e regiões metropolitanas) e 0800 887 1118 (demais localidades do Brasil).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/12/2022

DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA: MOMENTO OPORTUNO

Momentum ótimo, ativos com deságio, elevada qualidade de crédito, liquidez reduzida, somado a isenção de IR traduzem alternativa de investimento muito interessante à pessoa física

Por Marcelo Michalú

Um mercado ainda pouco endereçado, com elevado potencial de alocação de recursos, baixa penetração na base de investidores locais e com poucos players atuantes. Poderíamos estar nos referindo ao mercado de FIIs há alguns anos, porém, esta é a atual realidade do mercado de debêntures incentivadas de infraestrutura no Brasil.

Atualmente, a necessidade de investimentos no setor de infraestrutura é da ordem de algumas centenas de bilhões de reais anuais para que o Brasil atinja o nível desejado, em termos de representatividade e comparável a países desenvolvidos e mesmo os Brics, dos atuais 1,9% para 6,5% do PIB em 2038.

Importantes conquistas do ponto de vista regulatório foram alcançadas nos últimos anos, conferindo uma maior segurança jurídica, em especial com a Lei 12.431 e outras mais recentes que criam um arcabouço legal robusto e necessário para o desenvolvimento da infraestrutura no Brasil.

Englobando projetos de infraestrutura nos setores de energia, saneamento, rodovias, portos, telecomunicações, iluminação pública e, mais recentemente, irrigação, entre outros, a Lei 12.431 garante a isenção fiscal do investidor de mercado de capitais, tornando as debêntures incentivadas



o principal veículo de financiamento ao desenvolvimento da infraestrutura no último ano, superando os desembolsos feitos pelo BNDES.

Observamos um aumento no volume de novas ofertas de debêntures, assim como incremento no volume de negociação no mercado secundário, porém ainda tímido se comparado a outros segmentos mais desenvolvidos, como renda variável (ações e mesmo FIIs), tendo boa parte das negociações realizadas de forma ainda “rudimentar” no mercado de balcão.

Por outro lado, a liquidez reduzida traz oportunidades atrativas para investidores e gestores de fundos especializados, consideradas as taxas nominais e spreads de crédito em relação aos títulos públicos. A experiência de alguns gestores de fundos de debêntures incentivadas tem sido positiva, sem terem incorrido em eventos de default de crédito e, por consequência, prejuízo, nos papéis adquiridos de projetos ou “sponsors” de projetos de infraestrutura.

Esses papéis tornaram-se uma ótima oportunidade de investimento, pois conseguem aliar taxas atrativas de remuneração, com riscos creditícios de ótima qualidade, permitindo ainda que investidores e gestores possam na prática preservar, de forma eficaz, teoria de portfólio na construção de uma carteira diversificada, por tomador, setor, índice de correção, “duration” e garantias.

Esse mercado, porém, ainda guarda alguns desafios para uma gestão e alocação mais eficiente, pois a liquidez do mercado secundário dificulta uma gestão ativa de carteira, aliado a ainda baixa oferta nas principais plataformas de investimento de forma direta.

Outro desafio para a melhor disseminação das informações e acesso às mesmas é que ainda não temos um sistema de informações, onde dados e informações como rating, situação financeira do emissor, entre outros, estejam disponíveis em tempo real. Nesse sentido, é papel dos gestores de fundos especializados ter internalizadas essas capacitações e atividades para realizar o acompanhamento constante e levantamento de informações para uma gestão ativa da carteira, assim como se utilizarem de mecanismos de proteção (hedge) visando redução da volatilidade e alcance de resultados positivos, mesmo sob cenário de forte oscilação da curva de juros.

O momento atual de incertezas e instabilidade tem impactado significativamente o mercado financeiro como um todo, não sendo diferente para o segmento de debêntures incentivadas. Há alguns meses, o efeito foi de certa forma potencializado pela deflação observada no IPCA, gerando menor demanda para ativos IPCA+ e, conseqüentemente, resultando na abertura dos spreads de crédito. Por outro lado, isso tem gerado ótimas oportunidades para investidores com perfil de médio/longo prazo, para alocar em ativos de renda fixa cujos prêmios sobre as NTN-Bs aumentaram significativamente.

Momentum ótimo, ativos com deságio, elevada qualidade de crédito, liquidez reduzida, somado a isenção de IR (tanto nos rendimentos distribuídos quanto na venda de cotas com ganho de capital) traduzem uma alternativa de investimento muito interessante para pessoas físicas, que visam diversificação na renda fixa ou que não tenham perfil de risco para renda variável.

E, novamente, como já reforçado em outras oportunidades, uma gestão ativa e diligente na identificação e negociação das oportunidades existentes, assimétricas na relação risco-retorno, deve ser delegada a gestores profissionais que contam com equipes com profundo conhecimento e experiência no setor, uma vez que o investimento feito por conta própria nem sempre acontece da melhor forma, por diversas circunstâncias, como liquidez reduzida, timing impreciso, falta do pleno domínio de todas as informações; variáveis, essas, que são acompanhadas diariamente por gestores especializados como “core business”.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 20/12/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NORMA RENOVA CONCEITO DE AJB, SEM MUDANÇAS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 20/12/2022 - 17:04



Arquivo/Divulgação

Atualização supre lacuna existente desde setembro, quando atos normativos foram revogados. Para advogado, conceito amplia segurança jurídica de todas atividades executadas nas águas jurisdicionais brasileiras, inclusive parques eólicos e projetos de exploração de petróleo e gás offshore

O Comando da Marinha publicou na última sexta-feira (16) uma instrução normativa que estabelece novamente, sem alterações, o conceito para a expressão "Águas Jurisdicionais Brasileiras" perante a autoridade marítima brasileira. A norma entra em vigor no dia 2 de janeiro de 2023, revogando a IN 1/2011 (Marinha do Brasil/Ministério da Defesa). A renovação preenche uma lacuna existente desde setembro, quando alguns atos normativos foram revogados.

Para o advogado Godofredo Mendes Vianna, o conceito é idêntico ao definido pela IN nº 1/MB/MD, de 7 de junho de 2011 e está em consonância com outros dispositivos normativos, nacionais e internacionais. Ele ressaltou que a atualização supre a lacuna existente desde o último dia 23 de setembro, quando a portaria 237/MB/MD, revogou diversos atos normativos inferiores ao decreto da Marinha, dentre os quais a norma que estabelecia o conceito de AJB perante a autoridade marítima brasileira.

“Desde 23 de setembro de 2022 até 2 de janeiro de 2023, quando entrará em vigor a instrução normativa 3/MB/MD, de 15 de dezembro de 2022, não há no âmbito da Marinha do Brasil norma destinada a definir AJB”, explicou. Vianna disse que, embora a recente IN não inove na definição de AJB, ela tornou-se importante por resolver essa lacuna temporária de um conceito relevante de ser bem definido. “A ausência de mudança relevante nesse contexto é positiva, ampliando a segurança jurídica de todos os atores envolvidos nas atividades nas AJB, os quais poderiam ser impactados com uma norma inovadora e destoante da legislação nacional e internacional”, avaliou.

Vianna lembra que, em termos práticos, o conceito de AJB não é novo, uma vez que trata-se de uma redação anteriormente utilizada e que está de acordo com o previsto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), principal convenção internacional sobre os espaços marítimos. “A redação apresentada, ao não ser exaustiva, permite que o conceito acompanhe o desenvolvimento das atividades desenvolvidas nos espaços marítimos, pois não define nem classifica atividades, instalações ou embarcações”, comentou Vianna, que é sócio do Kincaid Mendes Vianna Advogados.

Ele acrescentou que o conceito também abrange os anseios de extensão da plataforma continental apresentados pelo Brasil. O Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac) tem como meta delimitar a plataforma continental brasileira além das 200 milhas prevista na CNUDM por meio da apresentação de propostas à ONU, justificando o trecho final do conceito.

Vianna considera que a existência normativa do conceito amplia a segurança jurídica de todas as atividades executadas nas AJB, inclusive os parques eólicos e os projetos de exploração de petróleo e gás offshore. “A existência de um conceito bem delimitado orienta ações legislativas e políticas

públicas, garantindo coordenação, bem como ajuda a evitar discussões sobre o que são e quais os limites de AJB que poderiam existir na ausência da norma”, analisou. O advogado entende que reafirmar um conceito em consonância com o Direito Internacional amplia a segurança jurídica para atividades que, embora estejam sujeitas à jurisdição brasileira, dependem de investimentos e tecnologia internacionais.

O texto publicado pontua que esses espaços marítimos compreendem ‘a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da plataforma continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer’. De acordo com a IN, o conceito de AJB compreende: “as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não-vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional”.

A advogada Manuela Dana destacou que a IN 3 MB/MD, de 15 de dezembro de 2022, trouxe dois artigos, sendo que um deles conceitua AJB e o outro revoga a IN 1/2011 MB/MD, conforme a portaria 237 MB/MD, de 26 de setembro de 2022. Ela entende que a IN 3 veio em consequência do Decreto 10.139, de 28 de novembro de 2019, que dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores ao decreto.

Manuela ressaltou que a IN 1, revogada pela IN 3, não havia sido publicada em Diário Oficial, existindo apenas como boletim interno da Marinha e na Normam 04 da Diretoria de Portos e Costas (DPC). Ela observou ainda que o único conteúdo que havia na IN 1 é o mesmo do artigo 1º da IN 3, sobre o conceito de águas jurisdicionais, sem qualquer alteração.

“Chegamos à conclusão de que a IN 3 não foi publicada com o objetivo de alterar o conteúdo da IN 1, mas sim com a finalidade de alterar a forma jurídica do ato administrativo e deixá-lo em consonância com o disposto no decreto 10.139/2019, preservando seu conteúdo”, analisou Manuela, que é sócia do Eick Haber Shima Pacheco Advogados.

A portaria 237 menciona a existência de duas instruções normativas número 1, de datas diferentes. Manuela explicou que a numeração das instruções normativas da Marinha não funciona como a das leis, sendo certo que o número da IN zera na virada de cada ano, onde é possível, por exemplo, existir IN 1 MB/MD de 2011; IN 1 MB/MD de 2012. “Em resumo, não há qualquer alteração substancial ou material com a publicação ou entrada em vigor da IN 3, mas apenas uma alteração formal para atender ao disposto no decreto 10.139/2019”, comentou a advogada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/12/2022

MSK ENTRA COM PEDIDO SUSPENSIVO PARA ATRACAR ANTIGO PORTA-AVIÕES EM SUAPE

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 20/12/2022 - 12:16



Divulgação MSK

Empresa responsável pela logística do ex-NAe São Paulo alega que falta isonomia já que outras embarcações construídas antes de 2011, que também contêm amianto, atracam no porto pernambucano

A MSK Maritime Services & Trading entrou com um pedido de efeito suspensivo no Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF-5) para permitir que o ex-porta-aviões (NAe) São Paulo, possa atracar e

realizar conserto no Porto de Suape (PE) para, em seguida, ser levado ao estaleiro Sök, na Turquia.

O pedido da empresa responsável pelo transporte do casco da embarcação visa derrubar a liminar concedida ao governo de Pernambuco que impede a atracação do navio, alegando supostos riscos ambientais, sanitários e náuticos decorrente da sua condição estrutural, e da existência de elementos tóxicos em seu interior.

Na ação apresentada no último domingo (18), a MSK alega que a liminar vigente contraria determinação da Marinha do Brasil e considera que, embora embarcações construídas até 1º de janeiro de 2011 contenham amianto em sua estrutura, elas não foram proibidas de atracar em Suape. O pedido destaca que o Brasil é responsável por resíduos exportados e que cabe à União dispor sobre portos marítimos. O agravo ainda requer extensão de proibição de atracação a qualquer navio com amianto, cobrando isonomia de tratamento às autoridades judiciárias e ao Porto de Suape.

Na peça processual, a empresa destaca que o Brasil, de acordo com a Convenção da Basileia, inserida no ordenamento brasileiro através do decreto 875/1993, é responsável por admitir o retorno dos resíduos exportados, sendo esta uma obrigação de natureza internacional e que cabe à Marinha, e não ao estado de Pernambuco ou ao Porto de Suape, dispor sobre portos marítimos e determinar o destino da embarcação, que se encontra a cerca de 30 km da costa pernambucana desde outubro. A Sök, proprietária da embarcação, e a MSK aguardam a definição das autoridades competentes sobre o local de destino do navio.

No pedido, a MSK reiterou que a decisão liminar impede a atracação de um navio que por muitos anos navegou sem qualquer intercorrência em águas brasileiras, além de representar riscos de ainda mais prejuízos ao meio ambiente, uma vez que mantém uma embarcação que necessita de consertos queimando combustível em alto-mar, impactando a fauna e flora marítima.

O advogado da MSK, Zilan Costa e Silva, afirmou em nota que, considerando o prejuízo ao porto e à vida marinha, é questão de isonomia estender a obrigação a todos de forma igualitária. "Em caso de manutenção da liminar proibindo a arribada, se requer seja a proibição estendida a todas as embarcações construídas anteriormente a 2011, devendo o comandante de cada uma delas se responsabilizar, pessoalmente, por informar os níveis de amianto presentes em sua embarcação, sob pena de incorrer em crime de desobediência de ordem judicial", comentou Costa e Silva, especialista em Direito Marítimo.

Procurada pela Portos e Navios, a administração de Suape informou, em nota, que se manifestará somente nos autos do processo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2022

SUBMARINO 'HUMAITÁ' TESTA PROPULSÃO NO MAR

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 19/12/2022 - 19:57



Foto: SG Cassio/Divulgação Marinha do Brasil

Avaliação da segunda unidade do Prosub ocorreu na última semana, no litoral sul do Rio de Janeiro. Entrega ao setor operativo da Marinha está prevista para 2º semestre de 2023

O submarino Humaitá (S-41) realizou, na última semana, o primeiro teste de propulsão no mar. A avaliação da navegação na superfície da segunda unidade Programa de Desenvolvimento

de Submarinos (Prosub) ocorreu entre os dias 12 e 16 de dezembro, no litoral sul do Rio de Janeiro.

A etapa é realizada antes das primeiras imersões dinâmicas, que precedem a entrega do submarino ao setor operativo da Marinha do Brasil, previsto para ocorrer no segundo semestre de 2023.

Durante a navegação na superfície do Humaitá foram realizados exercícios para testar a propulsão, a operação dos lemes em todas as modalidades, os sistemas de navegação, a carga de baterias, o sistema de comunicação e a autonomia na superfície, além de treinamentos com a tripulação do submarino. “O objetivo principal desta saída ao mar foi a realização da primeira navegação independente e o cumprimento de um pacote de testes que garantirá a navegação segura do submarino na superfície para as próximas saídas e testes de mar previstos no processo construtivo do submarino Humaitá até a sua entrega”, afirmou o capitão de fragata Martim Bezerra de Moraes Junior, comandante do Humaitá.

Em agosto de 2022, o submarino realizou a flutuação operacional, que define o início da última fase do projeto de construção, certificando que os sistemas de segurança e operação do submarino estão prontos para as provas de aceitação de cais e de mar. Em novembro, o Humaitá cumpriu o teste de imersão estática e obteve resultado satisfatório nas avaliações. A Marinha informou que, após a navegação na superfície com seu próprio sistema de propulsão, os próximos passos serão a imersão dinâmica e a imersão em grande profundidade com o submarino em movimento.

O S-41 é o segundo da série de quatro submarinos convencionais de propulsão diesel-elétrica do Prosub. De acordo com o cronograma, o submarino Humaitá (S-41) será entregue ao setor operativo da Marinha no segundo semestre de 2023, seguido do Tonelero (S-42) e do Angostura (S-43). Segundo a força naval, as duas próximas unidades vêm avançando positivamente no calendário de entrega. A primeira unidade do Prosub, o submarino Riachuelo (S-40), que dá nome à classe, foi integrada ao setor operativo da Marinha do Brasil em setembro, no complexo naval de Itaguaí.

Com informações da Agência Marinha de Notícias

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2022

SETOR PORTUÁRIO REGISTRA CRESCIMENTO DE 8,6% EM OUTUBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/12/2022 - 18:21



Navegação interior teve alta de 54,1% no mês. Movimentação acumulada do ano supera 1 bilhão de toneladas

A movimentação portuária nacional registrou crescimento de 8,6% no mês de outubro deste ano, em comparação ao mesmo mês de 2021. Foram 105,2 milhões de toneladas movimentadas com destaque para os portos públicos, que registraram alta de 18,3%. Os terminais privados também contribuíram com o resultado positivo (+4%). No acumulado do ano, o setor movimentou mais de um

bilhão de toneladas, de acordo com o Painel Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

Os portos públicos de Santos (SP), Itaguaí (RJ) e Paranaguá (PR), responsáveis por 55% da movimentação de cargas no país – 20,5 milhões de toneladas –, tiveram crescimento de 39,3%, 24,5% e 26,3%, respectivamente. Na Região Norte, o Porto de Santarém (PA) registrou aumento de 98,5% em outubro.

Em relação aos tipos de navegação, a interior avançou 54,1% – valor representa 5,2 milhões de toneladas –, impulsionado pela movimentação de milho (+134,5%) e soja (+43,5%). A navegação

de longo curso registrou variação positiva de 11% e a cabotagem teve queda de 4,2%. O apoio marítimo cresceu 11,1% e o apoio portuário caiu 14,3%, no comparativo com 2021.

Mercado internacional

As exportações de mercadorias pelos portos nacionais, em outubro, somaram 62 milhões toneladas (+17,6%), sendo que 75% dessa carga teve como destino o continente asiático, seguido da Europa (9,8%) e América do Norte (6,9%). As importações declinaram 10,6%, no comparativo com 2021, totalizando 14,3 milhões de toneladas. Nesse caso, 33,7% dos produtos têm origem da Ásia; 26,3% da América do Norte e 17,9% da Europa.

Mercadorias

A importação e exportação de produtos agrícolas – incluindo manufaturados agrícolas e insumos – tiveram incremento de 41,5%, totalizando 23,3 milhões de toneladas, com destaque para o milho (+171,3%), a soja (+18,9%), açúcar (+39,5%), arroz (+67,1) e a cevada (+369,7%). Os combustíveis registraram 27,9 milhões de toneladas movimentadas, que representa um aumento de 5,7% em outubro.

Já as mercadorias de origem mineral tiveram um acréscimo de 0,6%, que significa 38,7 milhões de toneladas. O minério de ferro é o principal produto com 33,1 milhões de toneladas (+3,4%), da bauxita (-23%) e do ferro e aço (+2,1%).

Os produtos industrializados (exceto agrícolas) registraram queda de 3,7%. Contudo, a entrada e saída de automóveis, acessórios automotivos e tratores, por exemplo, tiveram variação positiva no mês, com altas de 14,3%, 6,9% e 19,5%, respectivamente. A movimentação de semirreboques baús também foi positiva (+8,9%).

A movimentação de contêineres – cheios e vazios – apontou crescimento de 2,7%, com 1,04 milhão de TEUs. Na navegação de longo curso a alta foi de 9,4% e na interior, 31,6%. A cabotagem teve variação negativa de 11,2%.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2022

PORTOS DO RIO GRANDE MOVIMENTAM 35,8 MILHÕES DE TONELADAS DE JANEIRO A NOVEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/12/2022 - 18:12



Os portos do Rio Grande do Sul movimentaram 35.838.523 toneladas de janeiro a novembro. O resultado é 18.19% menor que o mesmo período do ano passado e 3.51% inferior aos primeiros 11 meses de 2020. Segundo a Portos RS, as movimentações ainda seguem sentindo o reflexo da estiagem dos últimos anos, mas que castigou severamente os produtores em 2022.

Os números somam as cargas movimentadas nos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, assim como das empresas situadas no distrito industrial de

Rio Grande.

Do total, 33.981.529 toneladas foram movimentadas pelo Porto do Rio Grande, com 10.002.230 toneladas de carga geral, 19.966.614 toneladas de granel sólido e outras 4.012.685 toneladas de granel líquido. O maior crescimento foi o do trigo, que variou 233.40% em relação ao ano passado.

A lista de cargas com desempenho positivo é seguida pelo cavaco de madeira, que variou positivamente em 14.86%, e pela celulose, com aumento de 11.13%. A soja em grão mais uma vez

apresentou queda na movimentação, passando de 12.860.109 toneladas em 2021 para 5.342.421 toneladas em 2022, uma variação negativa de 58.46%.

Os destinos das exportações continuam sendo a China (31.68%), seguido pela Espanha (4.98%), Estados Unidos (4.68%), Portugal (4.22%), Marrocos (4.10%) e Irã (3.81%). Já a origem das importações é liderada pela Argentina (12.81%) e seguida pela China (10.54%), Arábia Saudita (7.84%), Canadá (6.95%), Estados Unidos (6.42%) e Marrocos (5.42%).

O Porto de Pelotas registrou uma movimentação de 1.117.827 toneladas, uma variação positiva de 19.47% em relação a 2020, quando foram movimentadas 935.658 toneladas. Até agora, foram movimentadas 946.029 toneladas de madeira, 159.619 toneladas de clínquer e 12.179 toneladas de soja em grão.

Já o Porto de Porto Alegre atingiu 739.167 toneladas, uma queda de 27.53% em relação ao mesmo período do ano passado. Foram 477.933 toneladas de fertilizantes, 100.161 toneladas de cevada, 93.085 toneladas de carga geral, 47.503 toneladas de sal e outras 20.485 toneladas de trigo.

Os portos movimentaram de janeiro a novembro 476.204 contêineres, dos quais 294.710 cheios e outros 181.494 vazios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2022

ACELEN IMPORTA DA ÁFRICA 2 MILHÕES DE BARRIS DE PETRÓLEO EM COM PEGADA ZERO DE CARBONO NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação OFFSHORE 19/12/2022 - 17:58



Créditos serão gerados por meio de projeto de manejo sustentável no Aterro Sanitário de Salvador

A Acelen, empresa que atua na área de energia, concluiu a importação de dois milhões de barris de petróleo de Angola com pegada ambiental zero via crédito de carbono. A importação, para a refinaria de Mataripe, na Bahia, foi feita pelo VLCC "Daba", em que todas as etapas de logística marítima da operação foram computadas: carregamento do navio; transporte entre Angola e Brasil; e transbordo para embarcações

menores até o Terminal de Madre de Deus, no recôncavo baiano, para ser processado na Refinaria de Mataripe.

Os créditos serão gerados por meio de um projeto de manejo sustentável no Aterro Sanitário de Salvador, de aproveitamento do gás emitido no processo de queima de resíduos sólidos para a geração de energia.

A estimativa é que 3.639 toneladas de carbono geradas na operação sejam neutralizadas a partir de créditos da plataforma Smartie Carbon, emitidos pela Unidade de Valorização Sustentável Battre, do Grupo Solví, líder no Brasil na geração de energia limpa através do biogás. O grupo opera um parque multitecnológico de manejo e valorização sustentável de resíduos no aterro sanitário de Salvador, que, ao invés de emitir gás metano na atmosfera, realiza a captação ativa do gás e, por meio da usina termoelétrica, gera energia e créditos equivalentes de carbono certificados pela ONU.

A contratação do VLCC permitiu à empresa substituir a vinda de dois navios do tipo SuezMax, que costuma utilizar na rota Angola-Brasil.

“Essa contratação abre novas perspectivas para a Acelen, que tem atuado seguindo o tripé excelência, eficiência e inovação, e reflete o nosso compromisso com a responsabilidade socioambiental, a partir de um projeto local, que traz benefícios para a população da região. Estamos fortemente comprometidos com os aspectos ESG, tema que está no centro das nossas decisões estratégicas”, destacou o vice-presidente de Comercial, Trading e Shipping da Acelen, Cristiano da Costa.

O navio possui 333 metros de comprimento, 316.000 toneladas de porte bruto e capacidade para transportar dois milhões de barris de petróleo, com calado de 22 metros. Esta é a primeira vez que um petroleiro desse porte opera na Bahia.

Com a contratação desse superpetroleiro, a estimativa é reduzir em mais de 30% o custo do frete, uma vez que a quantidade transportada afeta o preço por unidade/barril, além de consumir menos combustível.

A iniciativa é fruto do trabalho conjunto das áreas comercial, shipping, logística e jurídica, que revisaram aspectos de segurança, legislação e demais questões inerentes à operação de um navio desse porte, além da possibilidade de neutralização do carbono.

“A partir desta primeira experiência, vamos trabalhar visando otimizar as importações, utilizando navios com maior capacidade de transporte, com ganhos de escala em logística e redução de impactos ao meio ambiente. No futuro, podemos estudar fazer blending de petróleo dentro do navio, à medida que vamos aprendendo a operar dessa forma”, complementou o executivo.

Esta já é a segunda vez que a Acelen pratica zero pegada de carbono na importação de petróleo. Em setembro, a empresa importou uma carga de, aproximadamente, 1 milhão de barris, também da África, com neutralização na carga marítima. O crédito foi destinado a projetos de reflorestamento ambiental no norte do Brasil.

O navio "Daba" chegou à costa baiana no dia 6 de dezembro, após percorrer o Oceano Atlântico numa viagem de 10 dias. Em razão do seu porte, o VLCC não pode atracar no porto da Baía de Todos os Santos (BA). A transferência de carga será feita por meio de operações ship to ship.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 20/12/2022

PORTOSRIO FILIA-SE À ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE SINALIZAÇÃO MARÍTIMA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/12/2022 - 17:44



Em reunião realizada no período de 12 a 16 de dezembro, o Conselho da IALA (sigla inglesa para Associação Internacional de Sinalização Marítima) ratificou a aprovação do ingresso da PortosRio Autoridade Portuária na categoria de membro associado. O processo de adesão foi iniciado no mês de setembro, quando a companhia, que administra os Portos do Rio de Janeiro, Niterói, Itaguaí e Angra dos Reis, já havia sido aceita provisoriamente pela entidade.

O interesse da PortosRio em ingressar na associação foi em função dos projetos em desenvolvimento nos Portos do Rio de Janeiro/Niterói e Itaguaí, em especial a implementação do VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), cuja primeira etapa — ativação de Local Port Services (LPS) — está em curso e deve ser concluída no 1º trimestre de 2023. O gestor de VTMS da PortosRio, Marcelo Villas-Bôas, ressaltou que “a participação na IALA é importante para a adoção das melhores

práticas relacionadas aos auxílios à navegação e, portanto, para o sucesso do projeto no complexo portuário fluminense”.

A IALA possui uma vertente dedicada à formação, treinamento e certificação do pessoal que atua nas atividades relacionadas aos auxílios à navegação em geral, incluindo os VTS (sigla inglesa para Vessel Traffic Services). Além disso, Villas Bôas destacou os comitês da IALA, que são uma autoridade global na área de navegação, por meio de especialistas de diversos países: “Como membro associado, poderemos participar do programa dos comitês da IALA, que desenvolvem um trabalho que serve de fonte de conhecimentos técnicos no âmbito dos Auxílios à Navegação. Esses comitês elaboram e revisam documentos de orientação técnica pelos quais a IALA é mundialmente reconhecida”.

VTMIS – O sistema de auxílio eletrônico à navegação monitora o tráfego aquaviário com o objetivo de elevar os níveis de segurança da navegação e da vida humana no mar e a proteção ao meio ambiente, nas áreas em que há intensa movimentação de embarcações. Além de reduzir os riscos de ocorrência de incidentes nas operações portuárias, o VTMIS busca maior eficiência na movimentação de cargas, otimização dos recursos e da infraestrutura e a organização do tráfego aquaviário na área portuária, canais de acesso e fundeadouros.

Sobre a IALA – A associação técnica internacional, sem fins lucrativos, foi fundada em 1957 e reúne autoridades marítimas, fabricantes, consultores, institutos científicos e de treinamento de todas as partes do mundo, oferecendo a oportunidade de permuta e compartilhamento de experiências e conquistas. O objetivo da entidade é fomentar o movimento seguro, econômico e eficiente das embarcações, por meio da melhoria e harmonização dos auxílios à navegação em todo o mundo, em benefício da comunidade marítima e da proteção ao meio ambiente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2022

PORTO ITAPOÁ BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES CROSS DOCKING EM 2022

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/12/2022 - 17:42



Até novembro deste ano, foram 1.947 operações, superando em muito 2021, o segundo melhor ano nessa marca, com 1.413 movimentos

O Porto Itapoá comemora o maior número histórico em suas operações cross docking para exportação. Até novembro, foram 1.947 operações, superando 2021, o segundo melhor ano nessa marca, com 1.413 movimentos. No cross docking para exportação, as mercadorias são retiradas diretamente dos caminhões, operacionalizados no armazém do

terminal e, em seguida, carregadas nos contêineres, que levarão a carga nos navios ao destino final.

Nas movimentações totais de cross docking, somando importação e exportação, o Porto Itapoá vive a iminência de bater seu recorde 12.140 operação de 2021: até novembro, foram computadas 10.598 operações.

O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Experiência do Cliente do Porto Itapoá, Roberto Pandolfo, afirma que este é um serviço que vem sendo cada vez mais demandado pelo mercado. “Vimos muitas oscilações do mercado internacional devido à pandemia, o que gera impacto em toda a cadeia de suprimentos. Ainda assim, percebemos um aumento expressivo de demanda”, pondera.



O executivo ressalta que são poucas as empresas que dispõem da expertise e infraestrutura especializada para realizar este tipo de operação. “Investimos em equipamento e tecnologia e preparamos nossa equipe para essa demanda. O resultado é uma grande sinergia entre nosso time operacional com o time operacional dos clientes, o que gera confiança e agilidade para ambos.”

Exportações

A alta nas operações de cross docking foi puxada, sobretudo, pela celulose, segundo Roberto Pandolfo. O produto brasileiro é bastante competitivo e, por isso, tem alta demanda internacional. “As empresas desse segmento têm investido em novas estruturas fabris, o que evidencia a pujança desse mercado”, explica Pandolfo.

Atualmente, este insumo corresponde a pouco mais de 90% da demanda do Porto Itapoá para exportação cross docking. O principal destino é a Ásia, sobretudo a China.

Importações

O cross docking para importação é um recurso interessante para o cliente, segundo Roberto Pandolfo. “É uma forma de acelerar a devolução do contêiner vazio, reduzindo custos de demurrage (uma cobrança da taxa feita quando o importador em seu processo de importação utiliza um contêiner por um período maior do que o contratado junto ao armador)”, diz.

No caso do cross docking para importação, as mercadorias são retiradas dos contêineres do cliente, operacionalizados no Terminal e então carregadas nos caminhões que levarão a carga ao destino. O principal produto operado pelo Porto Itapoá nesta modalidade é o cobre.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/12/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 20/12/2022