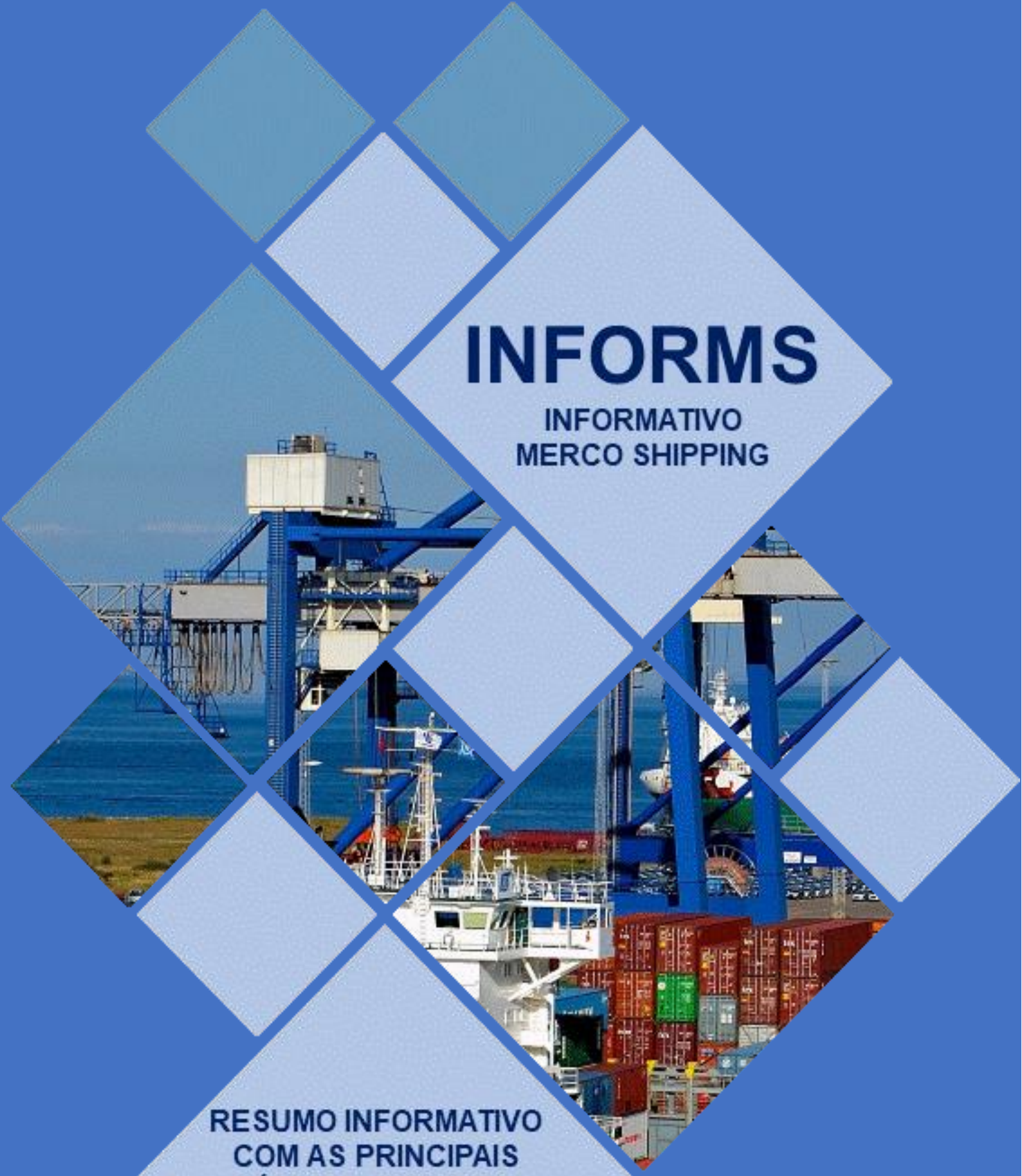
INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING



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

Edição 138/2022
Data: 27/10/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)....3

MAIOR NAVIO NA HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS ZARPA DO CAIS SANTISTA 3
CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS MOVIMENTA ECONOMIA DA BAIXADA SANTISTA 4

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF....5

EDITAIS DE CONCESSÃO DE DOIS LOTES DAS RODOVIAS DO PR DEVEM SER PUBLICADOS EM NOVEMBRO 5
PONTE SOBRE O RIO XINGU, NO PARÁ, FACILITARÁ TRAVESSIA DE PASSAGEIROS E ESCOAMENTO NA TRANSAMAZÔNICA . 5
COM TOTAL DE 32 CONTRATOS ASSINADOS, FERROVIAS AUTORIZADAS SOMAM R$ 131,7 BI EM INVESTIMENTOS 6

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF....7

ABERTAS AS INSCRIÇÕES PARA ENCONTRO DE ADMINISTRADORES 7
MINISTRO DA ECONOMIA REFORÇA POSIÇÃO DE DESTAQUE DO BRASIL NA CONJUNTURA GLOBAL.... 8
PAULO GUEDES REITERA QUE SALÁRIO MÍNIMO E APOSENTADORIAS TERÃO AUMENTOS DE ACORDO COM A INFLAÇÃO.... 8
DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL ATINGE R$ 5,75 TRILHÕES NO MÊS DE SETEMBRO DE 2022 9

PORTAL PORTO GENTE....10

PORTO DE SANTOS RECEBE NAVIO DE 347M EXPONDO ATRASOS E RUMOS....10

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP....11

BTP, TIM E NOKIA FIRMAM PARCERIA PARA PRIMEIRO PROJETO 5G DO SETOR PORTUÁRIO NA AMÉRICA LATINA 11
PRATICAGEM DE SP CONDUZ O MAIOR NAVIO NO PORTO DE SANTOS 12
MAERSK REALIZA EVENTO PARA DISCUTIR O FUTURO DA LOGÍSTICA....13
NA FIESP, REPRESENTANTES DO GOVERNO E DA CVM AVALIAM CRESCIMENTO DO AGRONEGÓCIO....14
PLANOS CLIMÁTICOS PERMANECEM INSUFICIENTES, ALERTA A ONU 15

JORNAL O GLOBO – RJ....17

GOVERNO REGISTRA SUPERÁVIT DE R$ 11 BI EM SETEMBRO....17
DESEMPREGO RECUA EM SETEMBRO E RENDA SOBE PELA PRIMEIRA VEZ DESDE 2020 18
XI JINPING QUER CHINA LIDERANDO O MUNDO ATÉ 2049 E PROMESSA ASSUSTA OS MERCADOS; ENTENDA....20

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP....23

CONTAS DO GOVERNO TÊM SUPERÁVIT DE R$ 10,9 BI EM SETEMBRO, MELHOR RESULTADO PARA O MÊS EM 12 ANOS 23
INFRAESTRUTURA, EDUCAÇÃO E INFORMALIDADE DEVEM SER TRATADOS COM PRIORIDADE NO PRÓXIMO GOVERNO 24

VALOR ECONÔMICO (SP)....25

PORTOS: RECESSÃO GLOBAL DERRUBA CUSTOS....25
OFENSIVA PARA DESTRAVAR PROJETOS 28

PORTAL PORTOS E NAVIOS....32

HIDROVIAS DO BRASIL AVANÇA NO PROJETO DOS PRIMEIROS EMPURRADORES ELÉTRICOS DO MUNDO 32
WILSON SONS INICIA OPERAÇÃO DO SEGUNDO REBOCADOR COM TECNOLOGIA MAIS SUSTENTÁVEL....32
APÓS ESCALA EM SANTOS, 'CMA CGM VELA' SEGUIU PARA CINGAPURA 33

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA....34

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM 34

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MAIOR NAVIO NA HISTÓRIA DO PORTO DE SANTOS ZARPA DO CAIS SANTISTA

Foi preciso um grande esquema de operação para a saída do CMA CGM Vela
Por: ATribuna.com.br

Navio deixou o Porto de Santos na tarde desta quarta-feira (26) Foto: Fabrício Costa / AT

O porta-contêineres CMA CGM Vela, com 347,4 metros, zarpou do Porto de Santos por volta das 14h50 desta quarta-feira (26). A manobra de saída foi realizada no período da tarde e provocou a interrupção da travessia de balsas entre Santos e Guarujá no período das 14 às 15 horas. A operação foi acompanhada pela Marinha do Brasil.

Devido à interrupção do serviço de travessias por um período, os motoristas encontraram filas de espera de até 50 minutos, em ambos os lados.

O cargueiro tem 71,9 metros de altura e 45,2 de boca (largura). Até 11.264 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) podem ser transportados no navio. O calado (distância da linha d'água até a quilha) mínimo é de 14 metros. No cais santista, 1.500 contêineres foram movimentados.

A operação aconteceu no Tecon, administrado pela Santos Brasil, na Margem Esquerda do complexo portuário, em Guarujá. Assim como na chegada ao Porto, na última segunda (24), foi necessário todo um esquema especial para a partida do CMA CGM Vela.

Fila de espera chegou a 50 minutos do lado de Guarujá e de Santos Foto: Reprodução Site DH

Conforme a regra, dois práticos estavam a bordo e seis rebocadores foram utilizados. Dois ficaarm de reserva. A operação contou também com sete embarcações da Autoridade Marítima.

A vinda do navio CMA CGM Vela foi o primeiro grande acontecimento desde a homologação do Porto de Santos para o recebimento de grandes embarcações. Na ocasião, o processo envolveu a Praticagem de São Paulo e a Universidade de São Paulo (USP).

Foram realizadas simulações, além de estudos de manobrabilidade, interação hidrodinâmica e planos de amarração, comprovando a viabilidade de tráfego dessas embarcações no canal de navegação. Os pesquisadores utilizaram simulações matemáticas em que foram levados em conta o cenário atual do canal, com profundidade de 15 metros, e um cenário futuro, com profundidade de 17 metros, viável para navios de até 15 mil TEU.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/10/2022

CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS MOVIMENTA ECONOMIA DA BAIXADA SANTISTA

Setor hoteleiro já sente os reflexos positivos fomentados pelo evento, que terá patrocínio do Grupo Tribuna

Por: Fernanda Balbino

Congresso portuário vai trazer a Santos mais de 50 palestrantes e 600 participantes Foto: Fabrício Costa/AT

A realização do 30º Congresso Latino-Americano de Portos, que será promovido pela Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), em Santos, entre 28 e 30 de novembro, já mobiliza o turismo e o setor hoteleiro da região. Há procura por hotéis e o sindicato da categoria espera grande movimento também em bares e restaurantes.

O evento contará com importantes discussões sobre o setor, ligadas às áreas de infraestrutura, tecnologia, consultoria, inovação e engenharia. Ao todo, serão mais de 50 palestrantes e 600 participantes no congresso, que terá patrocínio do Grupo Tribuna.

De acordo com o presidente do Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sinhores), Heitor Gonzalez, eventos como o Congresso Latino-Americano de Portos são capazes de fomentar o setor. Por isso, é necessário bastante preparação para o recebimento dos turistas e comunicação para que os serviços sejam prestados de maneira satisfatória pelos estabelecimentos.

“Vai mexer com a cadeia de hotéis, de bares e restaurantes. Não só de Santos, mas também das cidades vizinhas, com certeza. Em uma reunião no Guarujá, fui informado que já há procura por hospedagem no período”, destacou Gonzalez.

Além disso, segundo ele, a grande vantagem do evento da AAPA é a possibilidade de divulgação das cidades da região entre turistas estrangeiros. “Empresários vêm de fora, frequentam hotéis, bares, restaurantes, atrativos turísticos e tiram fotos, falam para os amigos. Isso pode gerar procura pelo destino, retorno com a família, por exemplo”.

Para o presidente da Associação dos Profissionais de Turismo da Baixada Santista (APT), Eduardo Silveira, o evento é importante nesse momento de retomada econômica e, sobretudo, do turismo na região. “É o segundo congresso internacional no pós-pandemia e isso mostra a relevância e o destaque que Santos tem no cenário mundial. O Porto de Santos foi escolhido para sediar esse encontro pela sua importância na América Latina e do ponto de vista do turismo. Hoje, a gente vive um turismo mais abrangente e de conexões mesmo com a cidade, com a sociedade”.

Silveira ainda aponta a relevância de discussões para adequação do cais santista para o recebimento de navios modernos e sustentáveis. “A partir do momento que o porto se moderniza, ele se coloca à disposição dos novos equipamentos do turismo, desse novo segmento dentro do turismo, que tem os propósitos da sustentabilidade, está alinhado com esses valores da ONU, da Agenda 2030, não só de geração de emprego, mas de cuidar da natureza, gerar renda com o mínimo impacto ambiental”.

Para participar, é necessário se inscrever no site do congresso, que traz detalhes sobre as diferentes formas de participação. Outras informações podem ser obtidas pelo e-mail info@aapalatino.com. O evento será realizado no centro de convenções da Ponta da Praia, na Praça Almirante Gago Coutinho, 29.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/10/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

EDITAIS DE CONCESSÃO DE DOIS LOTES DAS RODOVIAS DO PR DEVEM SER PUBLICADOS EM NOVEMBRO

Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou projetos que, juntos, chegam aos R$ 18,6 bilhões em investimentos privados durante a duração dos contratos

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou nesta quarta-feira (26) os projetos de concessão dos lotes 1 e 2 do sistema Rodovias Integradas do Paraná, que preveem investimentos de R$ 18,6 bilhões em mais de 1 mil quilômetros de estradas que cortam o estado. Com a decisão da Corte de Contas, os editais de licitação devem ser publicados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em novembro.

Com a publicação do edital, a expectativa do Ministério da Infraestrutura é que a leilão ocorra em dezembro. Fazem parte do lote 1 os 473,01 quilômetros das rodovias BR-277/373/376/476/PR e PR-418/423/427. Somente nesta parte, estão previstos investimentos privados de R$ 7,8 bilhões e a criação de mais de 81 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda nos 30 anos de contrato.

Já as rodovias BR-153/277/369/PR e PR-092/151/239/407/408/411/508/804/855 foram incluídas no lote 2 do sistema rodoviário. Neste grupo, a previsão de investimento chega a R$ 10,8 bilhões pelos 604,16 quilômetros de estradas. O contrato de 30 anos ainda deve movimentar a economia com a geração estimada de 110 mim empregos diretos, indiretos e efeito-renda.

Após ampla consulta pública, Ministério da Infraestrutura, ANTT e governo do Paraná dividiram as rodovias estaduais e federais em seis lotes diferentes. Juntos, eles formam um eixo que faz a conexão entre o Porto de Paranaguá, a região metropolitana de Curitiba, as regiões Oeste e Norte do Paraná e a Ponte da Amizade, na fronteira com o Paraguai.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 27/10/2022

PONTE SOBRE O RIO XINGU, NO PARÁ, FACILITARÁ TRAVESSIA DE PASSAGEIROS E ESCOAMENTO NA TRANSAMAZÔNICA

Empreendimento de 750 metros de extensão na BR-230/PA, entre Altamira e Anapu, terá investimento de cerca de R$ 350 milhões

Moradores das duas cidades terão uma ligação pela BR-230/PA, a Transamazônica - Foto: Ricardo Botelho/MInfra

O Ministério da Infraestrutura deu um passo importante nesta quarta-feira (25) para oferecer uma alternativa rodoviária à travessia de balsa entre Altamira e Anapu, no Pará. Com a assinatura de ordem de serviço para a construção de uma ponte sobre o rio Xingu, os moradores das duas cidades terão uma ligação pela BR-230/PA, a Transamazônica.

As intervenções no trecho de 750 metros de extensão serão possíveis por meio de investimento de R$ 350 milhões. O projeto prevê uma ponte estaiada, com 424 metros de vão central, que ajudará a diminuir o tempo de viagem e dará mais segurança aos moradores de toda a área de influência.

“Esse empreendimento será mais que um grande legado, mas um símbolo de desenvolvimento para o estado do Pará. É uma rodovia muito aguardada, que receberá uma estrutura digna para escoamento da produção”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, após a assinatura da ordem de serviço.

Infraestrutura
Outras intervenções que ocorrem no estado desde 2019 também foram destacadas pelo ministro, como os 120 quilômetros de pavimentação da Transamazônica e a substituição de 40 pontes de madeira por pontes de concreto.

“Uma das obras mais emblemáticas para o Pará foi a pavimentação dos 51 quilômetros na BR-163/PA, que teve consequência a redução do frete em 24% e a redução do tempo de viagem de dez para dois dias. Esse é o Brasil que queremos, que sabe da importância da infraestrutura para a retomada do nosso país”, concluiu.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 27/10/2022

COM TOTAL DE 32 CONTRATOS ASSINADOS, FERROVIAS AUTORIZADAS SOMAM R$ 131,7 BI EM INVESTIMENTOS

Total de empreendimentos tem potencial de agregar 9.606,7 quilômetros de novos trilhos à malha ferroviária nacional. Cinco novas autorizações foram concedidas nesta quarta-feira (26)

Os estados da Bahia, de Goiás e do Mato Grosso serão beneficiados com novas ferrovias propostas pela iniciativa privada pelo regime de autorização. Durante solenidade em Brasília nesta quarta-feira (26), o Ministério da Infraestrutura e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizaram o desenvolvimento de cinco novos projetos de linhas férreas.

Com os novos contratos, subiu para 32 o número de ferrovias já autorizados pelo Governo Federal. São empreendimentos que cruzam 15 unidades da Federação, somam R$ 131,7 bilhões em investimentos projetados e representam um acréscimo de mais de 9,6 mil quilômetros à rede ferroviária nacional.

Receberam autorização nesta quarta as empresas Rumo, VLI e Petrocity. As estradas de ferro serão executadas com recursos 100% privados, conforme previsto no Marco Legal das Ferrovias, o qual possibilitou a atuação da iniciativa privada no setor, mediante permissão do Governo Federal.

“Esses projetos terão grande impacto social e econômico. Três deles intensificarão o transporte de cargas na região Centro-Oeste; os outros dois, o escoamento de nossa produção pelo futuro porto de Ilhéus (BA), pois são empreendimentos que se conectarão com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, a Fiol”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Infográfico com as informações dos cinco contratos de autorização ferroviária assinados

Novo impulso
Desde a criação do regime de autorizações ferroviárias, em setembro de 2021, o Ministério da Infraestrutura e a ANTT vem recebendo um número significativo de pedidos de entes privados interessados em atuar no setor pelo novo mecanismo. As propostas ganharam novo impulso no último mês, com o avanço da regulamentação do chamado Marco Legal das Ferrovias.

Em setembro, a ANTT editou portaria estabelecendo critérios para a apresentação e apreciação de novos pedidos. Nesta semana, decreto presidencial definiu o trâmite dos processos administrativos

de requerimento de autorização para exploração de ferrovia e de chamamento público para a exploração indireta, também por autorização, de ferrovias federais não implantadas ou em processo de devolução ou, ainda, de desativação.

Propostas
A partir desses avanços, foi possível concluir a tramitação dos processos autorizados nesta quarta. Ainda há propostas em análise. Apenas um ano após o modelo de autorização ferroviária ser criado, já são 95 o total de pedidos do tipo recebidos pelo Governo Federal, sendo que 35 já estão devidamente autorizados.

“Caso todos os 95 pedidos que recebemos venham a ser liberados, estamos falando em R$ 295 bilhões em investimentos e 23.172 quilômetros de novos trilhos. É mais de 36 vezes o orçamento discricionário do ministério como um todo e mais do que temos hoje em ferrovias operacionais no país. É a maior transformação do setor nos últimos 100 anos”, concluiu o ministro.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 27/10/2022

gov.br Governo Federal
Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

ABERTAS AS INSCRIÇÕES PARA ENCONTRO DE ADMINISTRADORES

Esta edição, com 2 mil vagas, será realizada por videoconferência nos dias 8 e 9 de novembro

As inscrições para o 15º Encontro Nacional de Administradores (Enat) estão abertas. Os servidores das administrações tributárias da União, estados, DF e municípios e os representantes de seus fóruns poderão inscrever-se até 31 de outubro de 2022.

Em sua décima-quinta edição, o Encontro se firma no cenário nacional como um dos mais importantes plenários de integração e troca de experiências entre os fiscos, visando ações integradas que racionalizem custos, eliminem entraves burocráticos, facilitem o cumprimento das obrigações tributárias e aprimorem o controle e a fiscalização por parte dos órgãos governamentais.

Ao longo dos anos, o Enat vem se destacando pelos resultados dos protocolos assinados, que proporcionam ganho de gestão para as três esferas de governo, melhoria do ambiente de negócios e da competitividade do país. O Sistema Público de Escrituração Digital (Sped), a Nota Fiscal Eletrônica-NF-e, a Nota Fiscal de Serviços Eletrônica-NFS-e e a Integração de Cadastros PJ e PF são alguns exemplos.

Nesta edição, haverá apresentações práticas sobre auditoria contábil e fiscal com o software ContÁgil, tendo casos dos estados, DF e municípios, além da automatização de fiscalização do Simples Nacional nos municípios (Farol) e apresentações sobre as evoluções da Redesim, o futuro Balcão Único Nacional e relativas ao convênio da Nota Fiscal de Serviços Eletrônica de padrão nacional.

O evento será encerrado com participações virtuais de palestrantes das Universidades de Lisboa e Federal do Cariri sobre as Contribuições da Ciência da Administração Pública para as Administrações Tributárias.

Faça sua inscrição
http://www.enat.receita.economia.gov.br/pt-br/area_nacional/eventos/xv-enat-encontro-nacional-de-administradores-tributarios/sobreoevento_view?nova_inscricao=1

Obtenha outras informações

http://www.enat.receita.economia.gov.br/pt-br/area_nacional/eventos/xv-enat-encontro-nacional-de-administradores-tributarios/sobreoevento_view?nova_inscricao=1
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 27/10/2022

MINISTRO DA ECONOMIA REFORÇA POSIÇÃO DE DESTAQUE DO BRASIL NA CONJUNTURA GLOBAL

Em palestra no Espírito Santo, Paulo Guedes citou a retomada do crescimento, a queda da inflação e a geração de empregos, entre outros avanços da economia brasileira

O ministro da Economia, Paulo Guedes, avaliou na tarde desta quarta-feira (26/10) que o Brasil está em posição de destaque em meio à complexa conjuntura econômica mundial, contrariando as previsões de economistas e de organismos internacionais. Durante o painel "Expectativas para a economia mundial e oportunidades para o Brasil e para o Espírito Santo", na Fucape Business School, em Vitória (ES), ele justificou sua afirmação citando pontos como a retomada do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), a queda da inflação e a geração de empregos, entre outros indicadores.

Entre os países do G-20 – grupo que reúne as maiores economias do mundo –, só três estão com a inflação mais baixa que o Brasil: Japão, China e Arábia Saudita. Já o crescimento econômico do Brasil é o maior entre os países do G7, superando, inclusive, a China, que deve crescer 2,7%, enquanto o Brasil pode chegar a 3% ainda este ano.

Paulo Guedes mencionou dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) divulgados nesta quarta-feira pelo Ministério do Trabalho e da Previdência, que apontam a criação de 278 mil empregos formais em setembro, superando as previsões de 260 mil vagas. No ano, são mais de dois milhões de empregos e o estoque de trabalhadores formais é recorde, chegando a 42,825 milhões.

De acordo com o ministro, o Brasil pode manter taxas de crescimento entre 3% e 4% ao ano, pelo período de 10 anos, graças às reformas estruturantes e aos avanços em marcos regulatórios para setores como Telecomunicações e 5G, Cabotagem, Setor Elétrico e Saneamento.

Segundo Guedes, o país sai fortalecido das crises provocadas pela pandemia da Covid-19 porque tomou medidas adequadas, como o Auxílio Emergencial, sem descuidar das contas públicas; e pela guerra no Leste europeu, que está provocando uma reconfiguração das cadeias produtivas globais e colocando o Brasil em posição privilegiada. Para o ministro, o Brasil pode se tornar uma potência nas áreas de segurança energética e alimentar, tendo como vantagem adicional a proximidade logística com as grandes economias da Europa e dos Estados Unidos.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 27/10/2022

PAULO GUEDES REITERA QUE SALÁRIO MÍNIMO E APOSENTADORIAS TERÃO AUMENTOS DE ACORDO COM A INFLAÇÃO

Ministro da Economia explicou, ainda, que não existem planos para acabar com deduções do imposto de renda

Em entrevista coletiva após evento na Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg), em Belo Horizonte, e em entrevista à Rádio Itatiaia, o ministro da Economia, Paulo Guedes, reforçou nesta quarta-feira (26/10) postura já externada em notas oficiais do Ministério de que não há qualquer plano para alterar regras de reajustes do salário mínimo e aposentadorias. Durante conversa com jornalistas, Guedes afirmou que salários, pensões e aposentadorias vão subir de acordo com a inflação.

Ele também negou alterações nas regras de deduções com gastos em Saúde e Educação no Imposto de Renda da Pessoa Física (IRPF). A respeito de notícias sobre um eventual plano para mudar deduções no imposto de renda, Guedes lembra que refutou tal possibilidade há mais de dois anos, à época das discussões envolvendo a reforma tributária (PL nº 2.337/21) – que foi aprovada na Câmara dos Deputados e aguarda apreciação pelo Senado.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 27/10/2022

DÍVIDA PÚBLICA FEDERAL ATINGE R$ 5,75 TRILHÕES NO MÊS DE SETEMBRO DE 2022

Redução foi de R$ 29,4 bilhões em relação ao mês anterior, agosto, uma variação de 0,51%

O estoque da Dívida Pública Federal (DPF) totalizou R$ 5,75 trilhões em setembro, uma redução de R$ 29,4 bilhões (0,51%) em relação a agosto. A Dívida Pública Mobiliária Federal interna (DPMFi) teve seu estoque reduzido em 0,72%, passando de R$ 5,53 trilhões para R$ 5,49 trilhões. Já a Dívida Pública Federal externa (DPFe) registrou aumento de 4,32% sobre o estoque apurado em agosto e encerrou setembro em R$ 256,47 bilhões (US$ 47,44 bilhões). As informações constam do Relatório Mensal da Dívida referente a setembro produzido pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e divulgado nesta quarta-feira (26/10) em entrevista coletiva.

O documento destaca que a persistência inflacionária levou o FED (Banco Central norte-americano) e outros BCs a realizarem apertos monetários adicionais, elevando a probabilidade de uma recessão global. O ajuste nas taxas de juros de países centrais penalizou economias emergentes, com forte aversão a risco. “Em relação ao mercado doméstico, a curva de juros locais perdeu nível e inclinação em setembro, refletindo a expectativa do mercado de encerramento do ciclo de aperto monetário no Brasil”, comentou o coordenador-geral de Operações da Dívida Pública, Luis Felipe Vital.

Emissões e resgates
Em setembro, as emissões da DPF somaram R$ 110,06 bilhões e os resgates, R$ 186,44 bilhões. Na DPMFi foram emitidos R$ 48,28 bilhões de títulos prefixados, R$ 32,76 bilhões de flutuantes e 28,88 bilhões de índice de preços. O destaque dos resgates foi o vencimento de Letra Financeira do Tesouro (LFT): R$ 181,89 bilhões. O resgate líquido da DPF em setembro atingiu R$ 76,38 bilhões.

As Instituições Financeiras foram os principais detentores, com 29,4% de participação, seguidas por Fundos (24,2%) e Previdência (22,7%). O estoque de Não Residentes em setembro aumentou em R$ 16,6 bilhões. O estoque de Instituições Financeiras se reduziu em R$ 55,1 bilhões no mês.

Custo médio
O custo médio do estoque da DPF acumulado em 12 meses teve redução de 10,63%, em agosto, para 10,47% ao ano, em setembro. O custo médio do estoque da DPMFi acumulado em 12 meses apresentou queda para 10,80% em setembro. Por sua vez, o custo médio do estoque da DPFe acumulado em 12 meses diminuiu de 4,53%, em agosto, 3,17% ao ano, em setembro. O custo médio das emissões em oferta pública da DPMFi acumulado em 12 meses foi de 11,71% ao ano.

A reserva de liquidez (colchão) apresentou redução, em termos nominais, de 10,00%, passando de R$ 1,14 trilhão, em agosto, para R$ 1,03 trilhão, em setembro. Em relação a setembro de 2021, quando a reserva era de R$ 1,12 trilhão, ocorreu diminuição, em termos nominais, de 8,58%. Em setembro, o Índice de Liquidez corresponde a 9,55 meses.

Tesouro Direto
O Tesouro Direto contabilizou vendas R$ 3,20 bilhões e resgates de R$ 2,00 bilhões em setembro. A emissão líquida foi de R$ 1,19 bilhão. O título mais demandado foi o Tesouro Selic (64,70%). O

estoque atingiu R$ 99,90 bilhões, um aumento de 1,70% em relação a agosto. Os títulos indexados à inflação representaram 52,20% do estoque.

As operações até R$ 5 mil responderam por 83,21% das compras do Tesouro Direto, que teve 495.350 novos investidores cadastrados em setembro, o que elevou o número total de investidores a 21,16 milhões. Isso representa um aumento de 61,53% nos últimos 12 meses. Setembro registrou um aumento de 20.567 investidores ativos no Tesouro Direto. O total de investidores ativos chegou 2,09 milhões no mês (variação de 25,30% nos últimos 12 meses).
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 27/10/2022

Portogente
Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE SANTOS RECEBE NAVIO DE 347M EXPONDO ATRASOS E RUMOS
Editor Portogente

Os diferenciais surgem de inovações e insights profundos sobre como são os processos e como eles podem ser melhorados (Profª Cynthia A.Montgomery –Harvard)

Pela primeira vez na sua história, nesta segunda-feira (24/10), o Porto de Santos recebeu um navio com 347 metros de comprimento. Para o porta-contêineres CMA CMG Vela, de bandeira alemã, adentrar o canal com curva de pouco raio e operar em um terminal especializado. foi necessária uma operação complexa e onerosa. que expôs deficiências incompatíveis com um porto do comércio internacional moderno e para as quais há soluções adequadas, bem como aumentariam a capacidade de movimentação de mercadorias. No que tange à relação porto-cidade, expôs-se mais um atraso.

Foto: Rosana Di Fidio

Leia também * Futuro do Porto de Santos está mal traçado e sem meta robusta
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115064-futuro-do-porto-de-santos-esta-mal-tracado-e-sem-meta-robusta

A travessia por balsas entre as cidades conurbadas de Santos e Guarujá foi interrompida por duas horas, para passagem do longo navio. Trata-se de um fluxo urbano intenso por onde também circulam ambulâncias com emergência. E a solução para essa deficiência é anunciada sem resultado há mais de 50 anos. Entretanto, depois de uma diretoria da autoridade portuária sair algemada pela Polícia Federal e estudos em curso para um projeto de desestatização do porto, é possível intuir a mensagem de Schumpeter sobre “destruição criativa” no principal porto do Brasil.

Leia ainda * ILOS aponta atraso da tecnologia e inovação na logística no Brasil
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115066-ilos-aponta-atraso-da-tecnologia-e-inovacao-na-logistica-no-brasil

O Porto de Santos tem condições geográficas para receber, sem impactos indesejáveis, o navio de maior comprimento no mundo, o HMM Algeciras, com 400 metros. Entretanto, tem carecido de liderança à altura desse desafio e isso tem facilitado favorecimentos que conflitam com o projeto do Porto do Futuro. É preciso que outra linha de pensamento tome a dianteira e isso vem se constituindo, a partir das novas forças políticas comprometidas com a região da Baixada Santista.

Leia também * A caminho do Porto de Santos 2050 mais ágil
https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115045-a-caminho-do-porto-de-santos-2050-mais-agil

Entender esse processo facilita o enfrentamento de novos desafios para agregar valores aos negócios da comunidade do porto e ampliar o horizonte de oportunidades inerentes à atividade portuária contemporânea, das novas tecnologias. E que o Ministério da Infraestrutura - Minfra tem se mostrado insuficiente para realizar essa façanha. Pois são inadmissíveis erros como a reconstrução da Ponte dos Barreiros com insuficiente calado aéreo, situação de pontes que há século inviabilizam o porto estender-se por suas vias fluviais. Todavia, ocorrem debates infrutíferos das hidrovias da Baixada Santista.

Leia ainda * Tecnologia da Informação Aplicada à Logística
https://portogente.com.br/portopedia/95315-tecnologia-da-informacao-aplicada-a-logistica

Este é um esboço de um quadro pujante e há razão de tudo isso acontecer; para menos mal e muito bem da região influenciada pelo Porto de Santos, econômica e socialmente. Visto que, nesta comunidade encontra-se a maior competência sobre o que se trata: do principal fluxo sul-americano do comércio marítimo internacional. No próximo domingo, o resultado das eleições dará o novo rumo. Com qualquer vento, para ir em qualquer direção. Afinal, navegar é preciso.
Fonte: Portal Porto Gente
Data: 27/10/2022

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BTP, TIM E NOKIA FIRMAM PARCERIA PARA PRIMEIRO PROJETO 5G DO SETOR PORTUÁRIO NA AMÉRICA LATINA

Informações: Santos Brasil (27 de outubro de 2022)

A Brasil Terminal Portuário (BTP) escolheu a TIM e a Nokia como parceiras para a construção e operação de sua rede 5G privada, que vai impulsionar a transformação digital de suas operações no terminal de contêineres em Santos. À frente da gestão do maior terminal de contêineres da América do Sul, a BTP é um dos principais operadores portuários do país, com atuação no Porto de Santos, o maior da América Latina. A parceria prevê a implementação da primeira rede privada 5G do setor no continente latino-americano, e evoluirá para uma estrutura definitiva após a liberação da frequência de 3,5GHz para a cidade, prevista pela Anatel para 2023.

Imagem: Santos Brasil

Um dos principais objetivos da BTP neste projeto era ter uma rede privada que possibilitasse a implementação de soluções para aumentar a conectividade dos equipamentos e, consequentemente, a sua eficiência operacional. O projeto conta com a colaboração da Nokia, que traz ao país as soluções mais avançadas em conectividade de redes críticas para o segmento de portos, como a plataforma Nokia Digital Automation Cloud (NDAC).

A tecnologia 5G viabiliza soluções de monitoramento remoto e em tempo real de equipamentos, guindastes de diferentes portes e atividades, com gestão a partir de uma central de monitoramento. A conectividade também será fundamental para aumentar a efetividade da comunicação entre os mais de 1.400 colaboradores, inclusive com uso de ferramentas e aplicações próprias. Os primeiros testes foram realizados com Prova de Conceito, utilizando rede de acesso e core privado, e

avaliaram velocidade, cobertura e latência. Os resultados foram positivos e atingiram as metas e especificações estabelecidas pelas equipes técnicas da BTP.

Para Alberto Griselli, CEO da TIM Brasil, ter a BTP como cliente em projetos de conectividade 5G só demonstra o valor e o impacto da tecnologia na indústria brasileira: “Nosso protagonismo no setor de telecomunicações, especialmente com a chegada do 5G, se reflete em projetos e iniciativas pioneiras, como o que iniciaremos agora com BTP e Nokia, no setor portuário. Nosso pioneirismo em projetos 5G, iniciados em 2019, a liderança absoluta na cobertura 4G e a conquista da maior rede móvel do país são os nossos diferenciais para habilitar a transformação digital dos mais variados setores da indústria brasileira. Estamos entregando hoje o que clientes visualizam para seu futuro, mudando o conceito de conectividade e inovação”, anuncia.

Ricardo Arten, CEO da BTP, informa que a implantação do 5G faz parte de um pacote de investimentos associados à renovação contratual por mais 20 anos de concessão à BTP para operar no Porto de Santos. “Queremos aumentar nossa capacidade operacional dentro dos limites atuais do terminal e a tecnologia é fundamental nesse processo. Acreditamos que a tecnologia tem o poder de tornar o setor portuário mais eficiente, seguro e sustentável. Estamos investindo continuamente no desenvolvimento de novas ferramentas e tecnologias digitais para oferecer aos nossos clientes as melhores soluções”, afirma.

Para Ailton Santos, CEO da Nokia Brasil, a colaboração com a TIM tem possibilitado o desenvolvimento de projetos inovadores que beneficiam os setores produtivos da economia nacional: “Construímos nossa expertise junto a mais de 485 clientes de redes privadas, em diversos segmentos. Nesta nova colaboração com a TIM, estamos trazendo ao segmento de portos na América Latina, com a BTP, as grandes oportunidades de otimização e eficiência que as redes privadas 5G vêm oferecendo mundialmente.”

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/10/2022

PRATICAGEM DE SP CONDUZ O MAIOR NAVIO NO PORTO DE SANTOS

Informações: Praticagem do Brasil (27 de outubro de 2022)

Foto: @drone_013 (Instagram)

O Porto de Santos recebeu, na segunda-feira (24/10), o navio CMA CGM VELA, o maior em comprimento a atracar em um terminal, com seus 347,50 metros e 45,20 metros de boca. Dois práticos da Praticagem de São Paulo conduziram a embarcação em segurança pelo canal de acesso até a atracação. A passagem despertou a curiosidade de pedestres em vários pontos da praia.

Até hoje, o maior navio recebido tinha 339,60 metros de comprimento. Desde 2016, a praticagem está preparada para a chegada das embarcações de 366 metros, já homologadas pela Autoridade Marítima.

– Foram dois anos de estudos para garantir a operação com toda a segurança, inclusive conversando com comandantes e práticos que operam navios dessas dimensões. Nossos profissionais treinaram em modelos tripulados reduzidos, nos Estados Unidos, e em simulador de manobras na Universidade de São Paulo – ressalta o presidente da Praticagem de SP, prático Bruno Tavares.

Durante o treinamento, os práticos manobraram em navios de escala reduzida, em lagos com relação de profundidade/calado iguais aos do canal de Santos.

– É tudo proporcional à vida real, porém, em escala reduzida. Você sente os efeitos hidrodinâmicos, diferentemente de um simulador virtual, que é como um videogame de última geração – explica Bruno Tavares.

Além de contar com dois práticos a bordo, as manobras de navios dessa dimensão sofrem limitações por conta de condições meteorológicas, como ventos e correntes, e exigem dragagem de manutenção regular e gerenciamento de tráfego para evitar interferência com outras embarcações.

– Não podemos esquecer nenhum detalhe de segurança. Nosso trabalho também depende do envolvimento de toda a comunidade portuária, a fim de buscar o aprimoramento e a eficiência durante a operação – destaca o presidente da Praticagem de SP.

Outro ponto importante é a chamada janela de atracação. A praticagem usa o estofo da maré para movimentar os navios maiores com mais segurança. Todo o trabalho dos práticos é apoiado pelo Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT) instalado na sede, com sistema de monitoramento de tráfego por AIS; equipamentos de sensoriamento remoto de correntes, vento, altura de maré, altura e período de ondas; visibilímetros; serviço de batimetria; e calculadora de calado dinâmico ReDRAFT.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/10/2022

MAERSK REALIZA EVENTO PARA DISCUTIR O FUTURO DA LOGÍSTICA
Fonte: Guia Marítimo (27 de outubro de 2022)

Imagem: Guia Marítimo

A conferência, realizada pelo grupo Maersk, com o tema Go Further Brazil – Logistics for the future, aconteceu em São Paulo, no início de outubro, e teve diversos temas em torno da cadeia de suprimentos. Mais de 140 clientes participaram do evento que discutiu as últimas tendências logísticas no Brasil e no mundo.

Karin Schoner, diretora Administrativa da Maersk na Costa Leste da América do Sul, fez o discurso de boas-vindas ao público e enfatizou como o mundo está em constante mudança e como o comércio eletrônico está se acelerando em diferentes setores, tornando desafiador acompanhar o desejo do consumidor por entregas mais rápidas e produtos de mais qualidade. Ela também falou sobre o impacto das decisões de compra no meio ambiente, levando as empresas a tomar medidas para reduzir a pegada de carbono em sua produção e cadeia de suprimentos.

Quanto à tecnologia, Schoner afirmou que esta é uma prioridade fundamental para gerenciar melhor a cadeia de suprimentos, acelerando a transformação digital. “Empresas de diferentes setores estão reavaliando a dinâmica de sua cadeia de suprimentos, buscando adicionar resiliência, melhor conexão e flexibilidade em um mercado altamente fragmentado”.

O ex-presidente do Banco Central do Brasil, Gustavo Loyola, foi o palestrante da noite. Ele destacou os desafios e oportunidades que precisam ser considerados pelas empresas nos próximos anos. Em relação à cadeia de suprimentos, Loyola ressaltou como o equilíbrio entre cabotagem, trem e transporte aquaviário contribui para a logística do Brasil. “A economia mostra um desempenho mais forte do que o esperado na primeira parte do ano. As importações e exportações brasileiras estão movimentando o país em direção à sustentabilidade”, afirmou ele.

Painel Logística para o Futuro – O painel que discutiu a logística para o futuro reuniu grandes nomes: Karin Schoner, diretora Administrativa da Maersk na Costa Leste da América do Sul; Marcus Voloch, diretor Administrativo da Aliança; Thiago do Nascimento, diretor de Logística da Decathlon Brasil; Rodrigo Medina, diretor de Operações e Supply Chain da Procter & Gamble, e Clovis Wessling; Gerente Executivo de Logística e Mercado Externo da JBS.

Eles falaram sobre a importância da parceria para a integração logística de ponta a ponta, a visibilidade e flexibilidade da cadeia de suprimentos e a adaptabilidade da cadeia de suprimentos e nearshoring.

Os painelistas concordaram que os consumidores estão cada vez mais focados na parte sustentável das marcas e escolhendo produtos que adotam práticas mais sustentáveis para produzir, transportar e distribuir seus produtos. Além disso, a digitalização desempenha um papel fundamental na transformação da logística, e melhorar a visibilidade da cadeia de suprimentos é crucial para ser ágil e resiliente.

Experiência Imersiva – Durante o evento, os participantes receberam óculos de realidade virtual e puderam viver uma experiência imersiva no mundo da logística. O vídeo mostrou como o trabalho da Maersk começa nas fábricas ou fazendas, passando pelo oceano, armazenamento, distribuição, carga aérea, depósitos , e termina nas lojas ou mesmo na mesa dos clientes.

Ricardo Rocha, diretor regional de Logística e Serviços da Maersk na América Latina, encerrou a experiência imersiva mostrando a jornada de integrador e como isso tem ganhado vida no Brasil. “A Maersk iniciou uma jornada de transformação na América Latina em 2017; implicou diversas ações organizacionais, ampliando nosso portfólio. O grupo passou de um conglomerado de negócios com diferentes interesses para um fornecedor integrado de soluções end-to-end. A sustentabilidade como parte do novo normal da Maersk em direção a uma logística circular e verde para a América Latina”.

Ricardo descreveu cinco fatores que estão afetando a logística para o futuro:

- Risco e interrupção das operações
- Tecnologia e inovação
- Fornecimento e demanda
- Pessoas
- Sustentabilidade

A conferência Go Further Brazil – Logistics for the future abriu uma nova era para a logística, ressaltando a sustentabilidade como parte do novo normal, as tendências para a região da América Latina e como começou a transformação para o mercado brasileiro.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/10/2022

NA FIESP, REPRESENTANTES DO GOVERNO E DA CVM AVALIAM CRESCIMENTO DO AGRONEGÓCIO

Informações: FIESP (27 de outubro de 2022)

Nesta segunda-feira (24/10) o Conselho Superior do Agronegócio (Cosag) da Fiesp, sob a liderança do presidente Jacyr Costa, se reuniu para debater o financiamento do agronegócio no mercado financeiro. O ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Marcos Montes, participou do encontro acompanhado de outros integrantes da pasta, assim como representantes da Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Um dos principais setores da economia brasileira, o agronegócio representa 27% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. A balança comercial do setor cresceu 20% em 2021, na comparação com o ano anterior, com saldo positivo de US$ 105 bilhões. O ministro Marcos Montes, destacou a

importância do segmento para a economia do país e para o mundo. “Atualmente exportamos 30% da produção. Todo o restante é destinado ao consumo interno. O Brasil é um celeiro, com um agronegócio pujante e potencial para crescer ainda mais”, disse.

Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Marcos Montes, foi um dos convidados para reunião do Cosag. Foto: Karim Kahn/Fiesp

O setor tem potencial para crescer ainda mais por meio do mercado de capitais, segundo o superintendente da divisão de securitização da CVM, Bruno de Freitas Gomes. Lançando mão desses instrumentos, é possível obter formas mais vantajosas de financiamento, uma vez que o ambiente se torna cada vez mais favorável, com mais produtos, maior nível de governança e olhar mais atento para o setor. “Os Fundos de Investimento nas Cadeias Produtivas Agroindustriais (Fiagros) foram um grande avanço”, disse Gomes sobre o produto, que já ultrapassa os 50 mil investidores no Brasil.

O fomento ao mercado de crédito privado também foi destacado pelo secretário adjunto de política agrícola do MAPA, José Ângelo Mazzilli Junior. Segundo ele, o agronegócio não cabe mais no crédito rural e é necessário simplificar e flexibilizar regras, mas sempre com mais segurança jurídica.

“Depois da primeira lei do agro, em 2020, a evolução do mercado foi enorme, com o crescimento de 947% no estoque de Cédulas de Produto Rural (CPRs)”, contabilizou Mazzilli, que considera o setor o mais resiliente da economia.

O presidente da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), João Pedro Barroso do Nascimento, confirmou a intenção de aprofundar a interação entre CVM e o agronegócio e disse que “o assunto será prioridade” durante sua gestão.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/10/2022

PLANOS CLIMÁTICOS PERMANECEM INSUFICIENTES, ALERTA A ONU

Informações: Revista Cultivar (27 de outubro de 2022)

Um novo relatório da ONU sobre mudanças climáticas mostra que os países estão dobrando a curva das emissões globais de gases de efeito estufa para baixo, mas sublinha que esses esforços continuam insuficientes para limitar o aumento da temperatura global a 1,5 graus Celsius até o final do século.

De acordo com o relatório, os compromissos climáticos combinados de 193 Partes sob o Acordo de Paris poderiam colocar o mundo no caminho certo para cerca de 2,5 graus Celsius de aquecimento até o final do século.

O relatório também mostra que os compromissos atuais irão aumentar as emissões em 10,6% até 2030, em comparação com os níveis de 2010. Esta é uma melhoria em relação à avaliação do ano passado, que constatou que os países estavam no caminho de aumentar as emissões em 13,7% até 2030, em comparação com os níveis de 2010.

A análise do ano passado mostrou que as emissões projetadas continuariam a aumentar para além de 2030. Entretanto, a análise deste ano mostra que, embora as emissões não estejam mais aumentando após 2030, elas ainda não estão demonstrando a rápida tendência de queda que a ciência diz ser necessária nesta década.

O relatório de 2018 do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas da ONU indicou que as emissões de CO2 precisavam ser reduzidas em 45% até 2030, em comparação com os níveis de 2010. A última ciência do IPCC divulgada no início deste ano usa 2019 como linha de base, indicando que as emissões de GEE precisam ser reduzidas em 43% até 2030. Isto é fundamental para atingir o objetivo do Acordo de Paris de limitar o aumento da temperatura a 1,5 graus Celsius até o final deste século e evitar os piores impactos da mudança climática, incluindo secas mais frequentes e severas, ondas de calor e chuvas.

“A tendência de queda das emissões esperada até 2030 mostra que as nações fizeram algum progresso este ano”, disse Simon Stiell, Secretário Executivo de Mudanças Climáticas da ONU. “Mas a ciência é clara e assim são nossas metas climáticas sob o Acordo de Paris”. Ainda não estamos nem perto da escala e do ritmo das reduções de emissões necessárias para nos colocar no caminho de um mundo de 1,5 graus Celsius”. Para manter este objetivo vivo, os governos nacionais precisam fortalecer seus planos de ação climática agora e implementá-los nos próximos oito anos”.

A mudança climática da ONU analisou os planos de ação climática – conhecidos como contribuições determinadas nacionalmente (CNDs) – de 193 Partes do Acordo de Paris, incluindo 24 CNDs atualizados ou novos, apresentados após a Conferência da ONU sobre Mudança Climática em Glasgow (COP 26) até 23 de setembro de 2022. Em conjunto, os planos cobrem 94,9% do total das emissões globais de gases de efeito estufa em 2019.

“Na Conferência da ONU sobre Mudança Climática em Glasgow no ano passado, todos os países concordaram em revisitar e fortalecer seus planos climáticos”, disse Stiell. “O fato de apenas 24 planos climáticos novos ou atualizados terem sido apresentados desde a COP 26 é decepcionante”. As decisões e ações governamentais devem refletir o nível de urgência, a gravidade das ameaças que estamos enfrentando e a escassez do tempo que nos resta para evitar as consequências devastadoras da mudança climática desenfreada”.

Este é o segundo relatório da ONU sobre mudança climática, proporcionando uma atualização crítica do relatório de síntese inaugural do ano passado do NDC. Embora as conclusões gerais do relatório sejam severas, há vislumbres de esperança.

A maioria das Partes que apresentaram novos ou atualizados CNDs reforçaram seu compromisso de reduzir ou limitar as emissões de gases de efeito estufa até 2025 e/ou 2030, demonstrando maior ambição na abordagem da mudança climática.

Um segundo relatório da ONU sobre as estratégias de desenvolvimento a longo prazo de baixas emissões, também divulgado hoje, analisou os planos dos países de transição para emissões líquidas zero até meados do século ou por volta de meados do século. O relatório indicou que as emissões de gases de efeito estufa desses países poderiam ser aproximadamente 68% mais baixas em 2050 do que em 2019, se todas as estratégias de longo prazo fossem totalmente implementadas a tempo.

As atuais estratégias de longo prazo (representando 62 Partes do Acordo de Paris) representam 83% do PIB mundial, 47% da população mundial em 2019 e cerca de 69% do consumo total de energia em 2019. Este é um forte sinal de que o mundo está começando a apontar para emissões líquidas zero.

“A COP27 será o momento decisivo da ação climática no mundo”, disse Sameh Shoukry, Ministro das Relações Exteriores do Egito e Presidente Designado da COP27. “O relatório da ONU sobre a mudança climática e antes disso do IPCC são um lembrete oportuno para todos nós”. Aumentar a ambição e a implementação urgente é indispensável para enfrentar a crise climática”. Isto inclui cortar e remover as emissões mais rapidamente e em âmbito mais amplo dos setores econômicos, para nos proteger de impactos climáticos adversos mais severos e de perdas e danos devastadores”.

"O relatório de síntese é um testemunho do fato de que estamos fora do caminho para atingir o Objetivo Climático de Paris e manter os 1,5 graus ao nosso alcance", acrescentou Shoukry. "Este é um momento sóbrio e estamos em uma corrida contra o tempo". Vários daqueles que se espera que façam mais, estão longe de fazer o suficiente, e as consequências disso estão afetando vidas e meios de subsistência em todo o mundo". Estou consciente de que é e deve ser uma ação contínua até 2030 e depois 2050, porém, estas descobertas alarmantes merecem uma resposta transformadora na COP27″.

O presidente da COP 26, Alok Sharma, disse: "É fundamental que façamos tudo o que estiver ao nosso alcance para manter o 1,5C ao nosso alcance, como prometemos no Pacto Climático de Glasgow. Estes relatórios mostram que, embora tenhamos feito algum progresso – e cada fração de um grau conta – muito mais é necessário urgentemente. Precisamos que os maiores emissores aumentem a ambição antes da COP27".

A COP 27 da Conferência das Nações Unidas sobre Mudança Climática acontecerá em Sharm el-Sheikh, Egito, de 6 a 18 de novembro deste ano.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 27/10/2022

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO REGISTRA SUPERÁVIT DE R$ 11 BI EM SETEMBRO

Este é o melhor resultado para o mês desde setembro de 2010
Por Fernanda Trisotto — Brasília

O governo federal registrou um superávit primário de R$ 11 bilhões em setembro, informou o Tesouro Nacional nesta quinta-feira. Este é o melhor resultado para o mês desde setembro de 2010.

No mês de setembro, Tesouro Nacional e Banco Central tiveram contas positivas de R$ 28,9 bilhões. Em contrapartida, a Previdência, sobretudo o INSS,teve déficit nas contas de R$ 18 bilhões.

Contribuíram para o resultado positivo de setembro o recebimento de dividendos da Petrobras (R$ 12,6 bilhões), o aumento na arrecadação do Imposto de Renda Retido na Fonte (rendimentos de trabalho e ganhos com capital) e o aumento nas arrecadações previdenciárias, fruto do aumento da massa salarial e maior arrecadação do Simples Nacional.Em contrapartida, houve redução das receitas obtidas com tributos como o IPI e Cofins, que sofreram reduções de alíquotas neste ano.

O governo também gastou menos este mês porque reduziu em R$ 7,9 bilhões as despesas com créditos extraordinários como os usados no combate à Covid-19. Por outro lado, gastou mais com pagamento de benefícios previdenciários: foram R$ 3,5 bilhões a mais, por causa do aumento de 2,5% dos beneficiários e aumento de R$ 5 bilhões nos pagamentos do Auxílio Brasil.

Ano no azul
No acumulado do ano, ao longo dos primeiros nove meses as contas públicas do governo central estão no azul: foi registrado um superávit de R$ 33,8 bilhões. Nesse caso, Tesouro Nacional e Banco Central registraram contas positivas em R$ 266,8 bilhões. Por outro lado, a Previdência (RGPS) teve um rombo de R$ 232,7 bilhões.

Segundo o Tesouro, os destaques do lado da obtenção de receitas foram o aumento real de 8,4%, equivalente a R$ 80,7 bilhões, nas receitas administradas pela Receita Federal, sobretudo advindas de Imposto de Renda e Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL).

No caso das despesas, o governo já gastou mais R$ 49 bilhões com a transferência de renda e mais gastos livres, como gastos com saúde (R$ 7,4 bilhões) e os R$ 23,9 bilhões referentes ao acordo do Campo de Marte.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/10/2022

DESEMPREGO RECUA EM SETEMBRO E RENDA SOBE PELA PRIMEIRA VEZ DESDE 2020

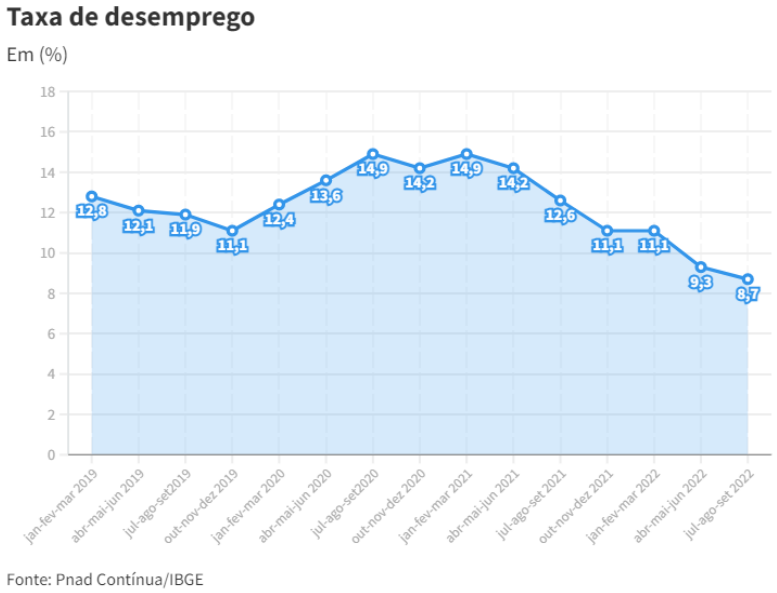
Taxa recua a 8,7%, com novo recorde de ocupados. Emprego com carteira é o maior da série histórica, e rendimento avança para R$ 2.737
Por Glauce Cavalcanti — Rio

A taxa de desemprego no Brasil caiu para 8,7% nos três meses encerrados em setembro, a menor desde junho de 2015. O número de trabalhadores com carteira bateu recorde, assim como a população ocupada. Mas ainda há 9,5 milhões de pessoas buscando uma oportunidade no país, segundo dados da Pnad Contínua (Pesquisa por Amostra de Domicílios Contínua), divulgada pelo IBGE nesta quinta-feira.

A pesquisa mostra também que o rendimento cresceu tanto na comparação trimestral (3,7%) quanto na anual (2,5%), chegando a R$ 2.737,00. É a primeira vez que a renda cresce ante igual período do ano anterior desde junho de 2020, quando o país vivia uma das fases mais críticas da pandemia, com fechamento do comércio.

— É um movimento importante. Há um ganho real do trabalhador muito em função do processo inflacionário. Em 2022, por volta de julho, já se observava uma expansão nominal do rendimento. No entanto, em termos reais, não havia ganho. Agora, passa-se então a haver também ganhos reais no confronto trimestral, num primeiro momento, o que não ocorria na última divulgação — sublinha Adriana Beringuy, coordenadora da pesquisa.

A infação segue pesando na comparação anual, ainda que agora demonstre ganho. Na prática, explica ela, houve aumento real de 2,5% em 12 meses, com R$ 67 a mais. Em termos nominais, no entanto, essa expansão alcança 11,3%, ou mais R$ 277.



Rodolfo Margato, economista da XP, diz em relatório que a expectativa é de que a renda real seguirá em trajetória de recuperação nos próximos meses.

“Pelo lado positivo, o rendimento médio real usual cresceu 1,3% entre agosto e setembro, o quinto ganho mensal consecutivo”, diz o texto. Reforça que essa tendência se explica principalmente pelo mercado de trabalho apertado e o alívio significativo na inflação de curso prazo, fazendo uma ponderação: “Ainda assim, o indicador está cerca de 4% abaixo dos níveis observados no final de 2019”.

A estimativa da XP é que a taxa de desemprego feche o ano perto de 8%, na série com ajuste sazonal.

Relatório de economistas do Banco Modal alerta que o ganho de renda registrado no terceiro trimestre reflete um período de deflação no país, o que “enaltece o ganho real”. E avalia que a Pnad Contínua de setembro reforça “o bom desempenho da atividade econômica e do mercado de trabalho. Faz contudo um alerta: “A sinalização de atividade muito aquecida reforças os riscos inflação. Contudo, com o fim do alívio inflacionário promovido pelos cortes de impostos e nos preços de combustíveis, espera-se que esta leitura seja o ápice do ganho real do rendimento médio”. Com isso, as próximas pesquisas devem trazer algum nível de arrefecimento diante do patamar de juros alto.

O economista Mauro Rochlin, professor dos MBAs da FGV, diz que o desemprego alcançar 8,7% agora era algo impossível de se esperar há um ano. Mas entende que há um conjunto de fatores colaborando para a redução da taxa:

— A deflação do trimestre colabora porque aumenta a renda real, há a dinâmica da retomada, após uma forte retração na pandemia; e o crédito livre, apesar da Selic subindo, tem avanços expressivos, o que também melhora a desocupação — lista ele. — Os estímulos dados pelo governo, a maioria deles transitória e com fins de efeito eleitoral, também pesam. Política fiscal, mesmo feita por motivos equivocados, tem efeito em crescimento e emprego.

Aumento da formalização
A taxa de desemprego havia recuado para 8,9% no trimestre encerrado em agosto. No trimestre encerrado em junho, que serve de base de comparação, o indicador estava em 9,3%.

O mercado de trabalho tem dado sinais de melhora nos últimos meses, com sucessivos recordes de ocupação. O contingente de pessoas ocupadas atingiu 99,3 milhões, avanço de 1% ante o trimestre anterior, ou seja, mais 1 milhão de pessoas conseguiram emprego.

Houve avanço em formalização, com aumento de 1,3% no número de brasileiros empregados com carteira de trabalho assinada na comparação com os três meses anteriores, para 36,3 milhões de pessoas. Esse contingente subiu 8,2% na comparação anual.

Em paralelo, o número de empregados no setor privado atuando sem carteira assinada foi de 13,2 milhões, o maior da série histórica, iniciada em 2012, acumulando alta de 13%, ou mais 1,5 milhão de pessoas, no ano.

Informalidade segue estável
Ao todo, 39,4% da população ocupada trabalham na informalidade, recuando dos 40% registrados no trimestre anterior, somando 39,1 milhões de trabalhadores.

Apesar do recuo na comparação trimestral, Adriana afirma que o índice apresenta estabilidade.

— No ano, ainda há expansão do total de trabalhadores informais. No trimestre, houve queda porque a ocupação total cresceu mais que a informal. No trimestre anterior cresceu 2,8%, agora

ficou levemente negativa. No ano, a população na informalidade é superior à que havia um ano atrás — diz a coordenadora da Pnad.

Na crise: Brasileiro economiza até no sabonete: pesquisa mostra mais banhos só com água
Para Rochlin, da FGV, a alta taxa de informalidade tem a ver com o fato de que "uma parte importante da economia brasileira ainda sobrevive da informalidade", mas com o avanço do emprego, a tendência é que a formalização também cresça.

— Outra coisa é que o país deve estar batendo em cem milhões de pessoas ocupadas, isso é relevante em termos de demanda para a economia. Mesmo com a taxa de desemprego a 8,7%, que é alta, cem milhões de pessoas geram muita renda e uma dinâmica na economia.

As atividades que registraram crescimento foram Administração pública, defesa, seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais, 1,8% ou 315 mil pessoas, e Outros serviços, com aumento de 6,8% ou mais 348 mil pessoas. As demais ficaram estáveis.

O ganho em vagas no setor público na comparação anual, somando um milhão, vem por uma espécie de "represamento e uma demanda por esses trabalhadores", principalmente em educação. Não são apens professoras, frisa Adriana, mas pessoas que atuam em serviços de apoio à área.

— No setor público, havia perdas em seus segmentos mais numerosos, que é a parte de educação. A atividade de ensino foi bastante afetada durante a pandemia. Muitos estabelecimentos fecharam, operaram parcialmente, muitos foram para o remoto. É preciso lembrar que parte do corpo funciona não é de estatutários, mas de contratos por designação temporária.

Secundariamente, também houve expansão em contratações em serviços de saúde. Também a realização do Censo 2022 pelo IBGE, com a contratação de recenseadores, colabora para o crescimento do emprego no setor público.

A expectativa é que a criação de vagas desacelere no quarto trimestre. Os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério do Trabalho, já mostram esse movimento. Em setembro, foram abertos 278.085 postos de trabalho, número inferior ao de agosto.

O Caged traz dados mensais e se restringe a vagas com carteira assinada. As informações são repassadas ao ministério pelas empresas. Já a Pnad compreende os mercados formal e informal de trabalho e compila informações trimestrais, a partir de pesquisa feita por funcionários do IBGE.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/10/2022

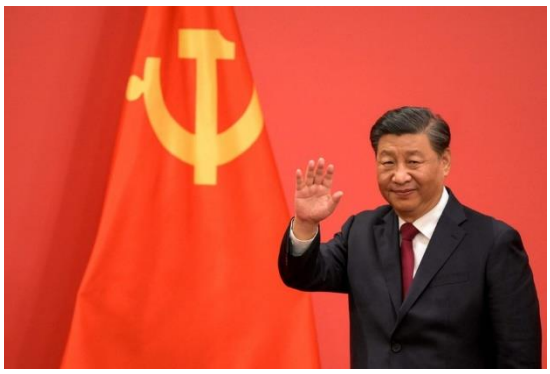
XI JINPING QUER CHINA LIDERANDO O MUNDO ATÉ 2049 E PROMESSA ASSUSTA OS MERCADOS; ENTENDA

Presidente chinês, que acaba de assumir novo mandato, traçou seus planos de longo prazo para a economia. Analistas explicam o que muda para o mundo
Por Bloomberg — Pequim

O presidente da China, Xi Jinping, lançou as bases para governar o país por pelo menos mais uma década e, possivelmente, por toda a vida. A questão agora é o que o líder chinês fará com todo esse poder.

Por um lado, Xi deixou claro para onde quer levar a China. Na abertura do congresso do Partido Comunista na semana passada, repetiu a meta de tornar a China uma potência socialista moderna até 2035, prevendo um aumento do PIB per capita até o padrão de países de renda média e a modernização das Forças Armadas.

Então, até 2049, no 100º aniversário da República Popular da China, o presidente chinês quer que a nação “lidere o mundo em termos de força nacional e influência internacional”.



O presidente da China, Xi Jinping, acena durante a apresentação de membros do novo Comitê Permanente do Partido Comunista Chinês, em Pequim Wang Zhao / AFP

Como Xi pretende atingir este objetivo é que deixou os investidores assustados. As Bolsas chinesas tiveram fortes quedas no início da semana depois que foi conhecido a nova composição do Politburo, o seleto grupo de políticos que comandam o Partido Comunista da China (PCC).

Ao garantir para si próprio um inédito terceiro mandato, Xi se cercou de aliados, com destaque para Li Qiang, antigo chefe do PCC em Xangai que vai assumir como premier apesar de nunca ter tido uma experiência no governo central.

Xi também sinalizou uma mudança de prioridades, do foco anterior no desenvolvimento econômico para uma maior atenção às questões de segurança, o que deixou investidores ansiosos sobre como o líder chinês, agora com poder quase irrestrito, conduzirá o país.

- Ele quer deixar um legado na História com essa meta para 2049 - afirmou Charles Parton, ex-diplomata britânico e membro do Conselho de Geoestratégia e do Royal United Services Institute: - Se você traduzir essa meta a partir da linguagem adotada pelo partido, significa se tornar o líder, derrubar os EUA do seu pódio e ordenar o mundo para que se adapte melhor aos interesses e valores da China.

Mas o roteiro de Xi está repleto de contradições: impulsionar o crescimento econômico enquanto decreta lockdowns em cidades sob a política de Covid Zero; garantir a autossuficiência tecnológica enquanto seu cerco regulatório levou a perdas de US$ 1,5 trilhão nas empresas do setor; se abrir mais para o mundo enquanto restringe a liberdade de expressão e limita os fluxos de investimentos para o país.

Conflitos de interesse: China e EUA devem 'encontrar maneiras de se entender', diz Xi Jinping
E, talvez a maior de todas as contradições, alcançar essa grande visão e ao mesmo tempo arriscar entrar numa rota de conflito catastrófica com Taiwan para completar uma “missão histórica” e “uma exigência natural para alcançar o rejuvenescimento da nação chinesa”.

- Ele está de olho em ter uma posição de destaque nos livros de História. Muitas coisas, incluindo a questão de Taiwan, fazem parte da narrativa que poderá ser usada para justificar seus esforços extraordinários em assumir este terceiro mandato e, quem sabe, até um quarto mandato. Se você quer violar uma regra, precisa de um motivo - disse Liu Dongshu, professor assistente da Universidade da Cidade de Hong Kong, em referência à regra implícita até então vigente de que os presidentes chineses ficariam no cargo por no máximo dois mandatos.

Dongshu acrescentou:

- No passado, se algo estivesse em contradição com desenvolvimento econômico, muitas pessoas sabiam que a China não levaria isso adiante. Mas, agora, parece que a China está disposta a sacrificar o desenvolvimento econômico e a confiança do mercado em um nível muito mais amplo.

Mais poder para o Partido Comunista

Quando Xi assumiu o poder em 2012, havia esperanças de que ele seguiria os passos de seu pai, o reformista Xi Zhongxun, na tentativa de liberalizar o mercado doméstico na China e abrir ainda mais sua economia para o mundo.

A então secretária de Estado dos EUA, Hillary Clinton, afirmou na época em uma conferência do setor financeiro americano, que o novo líder chinês era mais "internacionalista", "sofisticado" e "eficiente" do que seu antecessor, Hu Jintao, segundo documentos depois vazados no episódio WikiLeaks.

Pouco depois de assumir o cargo, Xi foi para Shenzhen em uma viagem que parecia ecoar a ida ao sul chinês em 1992 pelo ex-líder Deng Xiaoping, cuja política de "reforma e abertura" deu início ao milagre econômico da China.

Em vez disso, Xi acabou ampliando o papel do partido na administração da economia e centralizando o controle para se tornar o líder mais poderoso da China desde Mao Tsé-Tung. Ele encerrou uma longa era na qual a China se "escondia" no cenário mundial, evitando se posicionar em temas mais delicados. Além disso, esmagou a dissidência de Xinjiang a Hong Kong e erodiu quatro décadas de compartilhamento de poder nos níveis mais altos do Partido Comunista.

Xi adotou um tom desafiador em seu discurso de abertura do congresso do Partido Comunista neste mês, dizendo que a China não mudaria de rumo, mesmo que enfrente “tempestades perigosas” em um mundo mais hostil.

Pessoas assistem a uma transmissão ao vivo do presidente da China, Xi Jinping, falando durante a introdução do Comitê Permanente do Partido Comunista da China no Politburo — Foto: AFP

Pelo contrário, ofereceu vigorosamente o modelo da China como uma alternativa aos EUA e aliados, em essência, ao prometer suprimir os esforços do governo do presidente americano Joe Biden para frear o desenvolvimento do país, privando o mercado chinês de chips e de outras tecnologias avançadas.

- A modernização chinesa oferece à humanidade uma nova opção para alcançar a modernização - reforçou Xi.

Investidores cautelosos

Por enquanto, investidores não estão confiantes de que possa fazer isso. Depois que Xi apresentou o novo Comitê Permanente do Politburo, a Bolsa de Hong Kong teve, na segunda-feira, seu pior dia desde a crise financeira global de 2008 e o yuan atingiu a mínima em 14 anos. Desde então, os ânimos do mercado esfriaram um pouco, a medida que autoridades chinesas tentaram tranquilizar os investidores.

O congresso do partido acabou com as esperanças entre os investidores de que Xi estivesse transformando a China em “um modelo híbrido de capitalismo contido e uma filosofia comunista reformista”, disse Gary Dugan, diretor executivo do Global CIO Office.

- Os eventos da semana passada apenas reforçam o medo de que Xi esteja levando a política chinesa de volta ao comunismo. Sua visão de abertura não se alinha com a do Ocidente - acrescentou Dugan.

Os otimistas veem a consolidação do poder de Xi ajudando a suavizar a implementação de políticas. Em sua equipe, Li como primeiro-ministro é conhecido por ter apoiado empresas como Alibaba e Tesla ao liderar Zhejiang e Xangai.

Ao mesmo tempo, no entanto, Li também supervisionou o lockdown de dois meses para os 25 milhões de habitantes de Xangai no início deste ano. E a China ainda não tem um caminho claro para sair da política de Covid Zero, que prejudicou ainda mais uma economia já castigada por uma crise no setor imobiliário e um confronto tecnológico com o Ocidente.

- A segurança nacional provavelmente será a principal prioridade da China, dado o ambiente internacional instável - disse Vivian Zhan, professora associada de política chinesa na Universidade Chinesa de Hong Kong.

A única coisa com que Xi não precisa se preocupar é com a estabilidade política, já que ainda não há ninguém nas principais posições de liderança da China que possa ficar em seu caminho. Mas isso não significa que seu trabalho será mais fácil: os maiores problemas em torno da Covid, propriedade, chips, Taiwan e uma batalha ideológica com os EUA não têm soluções fáceis.

- Há uma contradição entre o quão autoconfiante a liderança parece ser, por um lado, e o quão ansiosa ela parece estar com as preocupações de segurança, por outro - disse Jean-Pierre Cabestan, professor emérito de ciência política da Universidade Batista de Hong Kong.

- Os próximos cinco anos serão mais difíceis para Xi Jinping do que os últimos cinco anos - completou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/10/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONTAS DO GOVERNO TÊM SUPERÁVIT DE R$ 10,9 BI EM SETEMBRO, MELHOR RESULTADO PARA O MÊS EM 12 ANOS

Resultado está abaixo do esperado pelo mercado financeiro; no acumulado de 2022, saldo positivo é de R$ 33,775 bilhões

Por Lorenna Rodrigues e Antonio Temoteo

BRASÍLIA - As contas do governo fecharam no azul em setembro. No mês passado, a diferença entre as receitas e as despesas ficou positiva em R$ 10,954 bilhões.

O saldo – que reúne as contas do Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central – foi o melhor desempenho para o mês desde 2010, quando houve superávit de R$ 12,746 bilhões. Ou seja, é o melhor resultado em 12 anos.

O superávit do mês passado foi menor que as expectativas do mercado financeiro, cuja mediana apontava um saldo positivo de R$ 11,700 bilhões, de acordo com levantamento do Projeções Broadcast junto a 17 instituições financeiras.

No acumulado dos primeiros oito meses do ano, o governo central registrou superávit de R$ 33,775 bilhões, o melhor resultado desde 2013. Em igual período do ano passado, esse mesmo resultado era negativo em R$ 81,568 bilhões.

Em setembro, as receitas tiveram alta real de 9,3% em relação a igual mês do ano passado. No acumulado do ano, houve alta de 13,9%. Já as despesas caíram 1,1%, já descontada a inflação. No acumulado de 2022, a variação foi positiva em 2,2%.

Em 12 meses até setembro, o governo central apresenta um superávit de R$ 84,9 bilhões - equivalente a 1,01% do PIB. A meta fiscal para este ano admite um déficit de até R$ 170,5 bilhões

nas contas do Governo Central, mas a equipe econômica espera fechar o ano com um superávit de R$ 13,5 bilhões, conforme projeção divulgada no último Relatório de Avaliação de Receitas e Despesas. Se confirmado, será interrompida uma trajetória de oito anos com as contas no vermelho.

Dividendos
O governo contou com o pagamento de dividendos da Petrobras para fechar as contas no azul em setembro. No mês passado, a União recebeu R$ 12,6 bilhões da estatal, de acordo com dados divulgados pelo Tesouro Nacional nesta quinta-feira, 27.

No total, foram pagos R$ 13,3 bilhões em dividendos por estatais em setembro. No ano, o pagamento de dividendos soma 78,7 bilhões, um valor 54,6 bilhões maior do que no mesmo período do ano passado. Em 2022, a arrecadação com dividendos pode superar R$ 100 bilhões, segundo expectativa da equipe econômica.

Expectativa para 2022
O secretário do Tesouro Nacional, Paulo Valle, afirmou que a dívida bruta deve terminar o ano equivalendo a 76,2% do Produto Interno Bruto (PIB). Segundo ele, esse porcentual considera uma expectativa de resultado primário do setor público de 1% do PIB, de R$ 100 bilhões, além do pagamento antecipado de R$ 45 bilhões do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Como mostrou o Estadão/Broadcast, após determinação do Tribunal de Contas da União (TCU), o BNDES e o Ministério da Economia anunciaram que fecharam uma proposta para um novo cronograma de devolução de R$ 69 bilhões emprestados pelo Tesouro Nacional ao banco público. Pelo acordo, R$ 45 bilhões serão pagos até 30 de novembro de 2022 e os R$ 24 bilhões restantes até 30 de novembro de 2023.

“Com essa devolução de recursos do BNDES, nós teremos uma queda de 4,1 pontos percentuais da dívida bruta em comparação com 2021. Em outubro, a arrecadação está um pouco melhor do que esperávamos. Estamos esperando um superávit de R$ 40 bilhões do governo central em 2022. O viés continua positiva”, disse.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/10/2022

INFRAESTRUTURA, EDUCAÇÃO E INFORMALIDADE DEVEM SER TRATADOS COM PRIORIDADE NO PRÓXIMO GOVERNO

Materialização das promessas depende de fatores fora do alcance dos governantes; o que deveria ser prioridade?
Coluna - José Pastore - Professor da FEA-USP, presidente do Conselho de Emprego e Relações do Trabalho da FecomercioSP. É membro da Academia Paulista de Letras

O Brasil terá a mais exuberante prosperidade se 50% das promessas dos candidatos à Presidência da República se tornarem realidade. No campo do trabalho, dizem eles, haverá emprego e renda para todos. O salário mínimo terá constantes aumentos reais. Para os mais necessitados, as transferências de renda serão vitalícias. E assim vai.

A materialização das promessas, é claro, depende de fatores que estão fora do alcance dos governantes – escassez de recursos e outros. Mas, se eu tivesse que indicar três prioridades viáveis, quais seriam?

Infraestrutura é uma poderosa usina de empregos diretos, indiretos e remotos Foto: Tiago Queiroz/Estadão - 25/3/2022

1. A infraestrutura é uma poderosa usina de empregos diretos, indiretos e remotos. Assim ocorre com as obras de energia, comunicação (5G), ferrovias, rodovias, saneamento, etc. Os investidores privados já mostraram seu apetite nos leilões recém-realizados, o que deve aumentar muito com a melhoria da segurança jurídica e o bom funcionamento das agências reguladoras.

Pode faltar pessoal qualificado, é verdade. Nesse campo, o governo precisará mobilizar as entidades de formação profissional de nível médio e superior e acionar políticas de incentivo para a preparação dos profissionais, em parceria com os investidores. Estes sabem muito bem o que é necessário.

2. Minha segunda prioridade cai no campo da educação para o trabalho. Destaco aqui a urgente necessidade de executar um programa de três ou quatro anos para recuperar o grave atraso educacional causado pela covid-19 na maioria das crianças e jovens.

Tal programa precisaria ser desenhado nos seus detalhes antes mesmo da posse do eleito e implantado para ajudar os jovens a entrarem de modo competitivo no mercado de trabalho. O Brasil não pode perder uma geração e deixar que ela tenha o seu futuro roubado. A qualificação também ajudará as empresas a melhorarem a sua produtividade.

3. Finalmente, eu concentraria uma contínua atenção na atual desproteção trabalhista que decorre da informalidade. Essa tarefa é complexa e exige medidas de longa duração que envolvam a melhoria da qualidade dos postos de trabalho e a redução do custo da formalização, o que tangencia a reforma tributária, cujo modelo, no meu entender, teria de levar em conta seriamente a capacidade de a economia gerar bons empregos.

Essas três prioridades exigem trabalho sério por muitos anos. E não podem ser postergadas. São inadiáveis.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/10/2022

Valor ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PORTOS: RECESSÃO GLOBAL DERRUBA CUSTOS

Movimento caiu 2,5% de janeiro a julho deste ano com a guerra da Ucrânia e a pandemia na China e provoca queda no valor do frete
Por Carmen Nery

O setor portuário movimentou 691 milhões de toneladas de janeiro a julho deste ano, queda de 2,5% ante igual período de 2021, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O segmento de contêineres caiu 3,49%, para 74 milhões de toneladas, enquanto o de carga geral teve forte alta de 17,9%, para 40 milhões de toneladas, recuperando cargas que haviam sido conteinerizadas dez anos atrás.

O setor portuário movimentou 691 milhões de toneladas de janeiro a julho deste ano, queda de 2,5% ante igual período de 2021, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O segmento de contêineres caiu 3,49%, para 74 milhões de toneladas, enquanto o de carga geral teve forte alta de 17,9%, para 40 milhões de toneladas, recuperando cargas que haviam sido conteinerizadas dez anos atrás.

Foto: Divulgação

Com os problemas logísticos, Rafael Dantas, diretor de vendas do operador logístico multimodal Asia Shipping, afirma que o frete marítimo Ásia-Manaus chegou a U$ 20 mil e o de Ásia-Sul-Sudeste, a US$ 14 mil. “Hoje, os fretes estão pela metade do preço, devido a uma sensibilidade global de uma recessão.”

No Brasil, a expectativa é em relação ao que vai ocorrer no setor após a eleição presidencial. Uma vitória do ex-presidente Lula pode pôr um freio na privatização das autoridades portuárias, embora os arrendamentos dos terminais – iniciados com a primeira lei dos portos, a Lei nº 8.630/1993 – devam continuar, ainda que em ritmo mais lento.

No atual governo, foram licitados 33 terminais desde 2019, e a ideia era chegar a 50. Houve ainda autorização para 57 TUPs e cinco prorrogações antecipadas. Além da licitação da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), houve a entrega dos estudos para privatização dos portos de São Sebastião (SP), Santos (SP) e Itajaí (SC). A meta é correr para licitá-los ainda neste ano.

No caso de Santos, o primeiro passo foi a edição da Resolução CPPI nº 246, de 16 de setembro de 2022, que aprova a modelagem e as condições de desestatização da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), hoje Santos Port Authority (SPA), e a concessão do porto de Santos. Mario Povia, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura (Minfra), informa que em 23 de setembro houve a entrega oficial do pacote fechado ao Tribunal de Contas da União, que vinha recebendo documentos há 60 dias.

“Embora o TCU tenha 90 dias para analisar a documentação, o ministro relator Bruno Dantas sinalizou que isso seria tratado com absoluta prioridade e o tribunal não seria empecilho ao processo. É possível que o TCU delibere em 20 dias, a tempo de podermos bater o martelo e licitarmos Itajaí e São Sebastião no início e no fim de novembro, respectivamente, e Santos na segunda quinzena de dezembro”, diz Povia.

Para ele, a privatização dos portos insere-se num planejamento setorial, não sendo uma questão ideológica. O próprio governo do PT teria previsto isso na nova Lei dos Portos nº 12.815, de julho de 2013, que tratava, inclusive, de mudar o regime de arrendamento dos terminais para regime privado. “É preciso entender a infraestrutura como uma pauta de Estado, e não de governo.”

Para Paulo Dantas, sócio do escritório Castro Barros Advogados, empresas de dragagem deveriam estar nos consórcios e não deveria haver limites à participação de terminais, o que pode gerar judicialização. Ele critica a velocidade da aprovação e afirma que não se pode descartar a possibilidade de uma licitação deserta. “Investimentos em infraestrutura devem ser analisados com calma. Apesar das pressões, acredito que o próprio TCU não deve se antecipar, e sim aguardar a definição do cenário político.”

Para Paulo Dantas, sócio do escritório Castro Barros Advogados, empresas de dragagem deveriam estar nos consórcios e não deveria haver limites à participação de terminais, o que pode gerar

judicialização. Ele critica a velocidade da aprovação e afirma que não se pode descartar a possibilidade de uma licitação deserta. “Investimentos em infraestrutura devem ser analisados com calma. Apesar das pressões, acredito que o próprio TCU não deve se antecipar, e sim aguardar a definição do cenário político.”

Já a licitação do quarto terminal de contêineres de Santos (o STS-10) corria em paralelo e tende a ser postergada. Povia diz que vão decidir se aguardam a decisão do TCU sobre Santos ou se podem continuar com o STS-10. “Não temos dúvida de que precisamos do STS-10; a dúvida é se será arrendamento ou oferecido pelo operador privado de Santos.

Fernando Biral, presidente da Santos Port Authoriry, defende a implementação do terminal, que terá capacidade de dois milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). “Hoje, estamos a 90% da capacidade total de 5,3 mil TEUs. Isso não é saudável, porque um novo terminal não é construído imediatamente. Não há risco de colapso, porque a própria Santos Brasil está ampliando a capacidade. Já a BTP não tem para onde crescer.”

A BTP é controlada pela Terminal Investment Limited (TIL), que opera 40 terminais em 27 países, pertence ao grupo de armadores MSC e, no Brasil, tem participação nos terminais de Navegantes (SC) e na Multiterminais (RJ). Segundo uma fonte da TIL, há disposição de continuar investindo em Santos, embora haja limitações regulatórias. A empresa rechaça as reclamações relativas à verticalização em que os grupos armadores controlam do navio ao terminal.

Para Ricardo Arten, presidente da BTP, a única forma de Santos ser mais atrativo é ter mais capacidade. O terminal verticalizado investe antes de a demanda chegar, porque os armadores precisam de previsibilidade e sempre vão procurar operação eficiente. A BTP tem 1,4 milhão de TEUs, podendo chegar a dois milhões, via renovação antecipada prevista para este mês com investimentos de R$ 1,4 bilhão. Mas ainda ficará em situação crítica.

“A BTP precisa investir, e a forma de a concorrência barrar isso é dizer que não são necessários mais terminais e que o armador prefere mais seu terminal. Mesmo com o STS-10, a demanda já vai encontrar de novo a capacidade total de Santos em 2032”, alerta Arten.

Já a Santos Brasil e a DPWorld, terminais sem armadores na cadeia de controle, têm espaço para novos investimentos e consideram que não há necessidade nem mercado para mais um terminal de contêineres. Para Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, a privatização da autoridade portuária é bem-vinda, mas a permissão de participação dos terminais a apenas 5% não interessa à empresa.

“Quanto ao STS-10, a soma dos investimentos na Santos Brasil, na BTP e na DPW garante capacidade até 2030. Estamos terminando o investimento da segunda fase da ampliação de R$ 540 milhões, fora os R$ 450 milhões da fase 1. Na fase 3, serão mais R$ 600 milhões até 2031, para levar o terminal a uma capacidade de 3 milhões de TEUs por ano”, diz Sepúlveda.

Fabio Siccherino, presidente da DPWorld, gigante global de terminais com sede em Dubai, diz que, para receber os navios de 366 metros, o calado de Santos precisa subir de 14 para 15,5 metros, o que só será viável com os investimentos previstos na privatização. “Isso vai aumentar a movimentação e, só nesse cenário, será necessário um novo terminal a partir de 2032. Estamos negociando com Dubai a aprovação de investimento para elevar nossa capacidade de 1,2 milhão para 2 milhões de TEUs.”

Já a APM Terminals, do grupo de armadores Maersk, está entregando a concessão do porto de Itajaí (SC) para se dedicar aos investimentos de R$ 2,6 bilhões no segundo terminal de contêineres de Pernambuco fora das instalações do porto organizado de Suape, que ocupa apenas 3,5 mil hectares dos 13 mil hectares do Complexo Industrial de Suape. O terminal foi arrematado por R$ 455 milhões e ocupará uma área do Estaleiro EAS, em recuperação judicial.

Roberto Gusmão, diretor-presidente do porto de Suape, informa que agora a meta é buscar a sustentabilidade do Tecon 1, controlado pelo grupo filipino ICTSI, por meio do reequilíbrio econômico-financeiro do terminal, que ficou com tarifas muito elevadas.

Demir Lourenço, diretor-executivo do Tecon Salvador, da Wilson Sons, diz que, desde 2000, a empresa investiu R$ 950 milhões, sendo que R$ 550 milhões foram nos últimos dois anos e R$ 35 milhões em 2022. “Renovamos o contrato até 2050, com investimentos de R$ 715 milhões até 2034, prevendo um aterro para uma nova retroárea.”

No Sul, o Tecom Rio Grande, da Wilson Sons, vem sendo afetado pelo desarranjo logístico global agravado pelo lockdown chinês. Paulo Bertinetti, diretor-presidente do terminal, lembra que os Estados Unidos resolveram o problema da costa oeste (região da Califórnia), mas congestionaram a costa leste (de Miami a Nova York), para onde a empresa embarcava produtos como o fumo. “No entanto, nossa posição é privilegiada para sermos um porto concentrador. Temos 15 metros de calado sem restrição de navios de 366, o que nos coloca com a melhor condição entre Santa Catarina e Argentina.”

No Espírito Santo, o grupo Imetame está investindo no porto Aracruz, que terá calado de até 20 metros. O porto está em construção, para entrar em operação em um ano e meio. “A vocação é para se tornar um hub port, aproveitando as limitações de calado de Santos”, diz Anderson Carvalho, COO do porto Aracruz.

No Rio de Janeiro, o porto Sudeste, controlado pela joint venture entre a Trafigura e a Mubadala, caminha para se tornar um terminal multicargas ao iniciar uma operação inovadora de ship to ship ou double baking (transferência de carga entre navios no mar).

“Já foram feitas duas operações para a Petrocal, com a transferência de óleo bruto do pré-sal da bacia de Santos, que chega de navio aliviador ao porto Sudeste, onde atraca ao lado de outro navio exportador no píer existente. Vamos usar o processo logístico para exportação ou mesmo transporte de cabotagem”, diz Ulisses Oliveira, diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade do porto Sudeste.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/10/2022

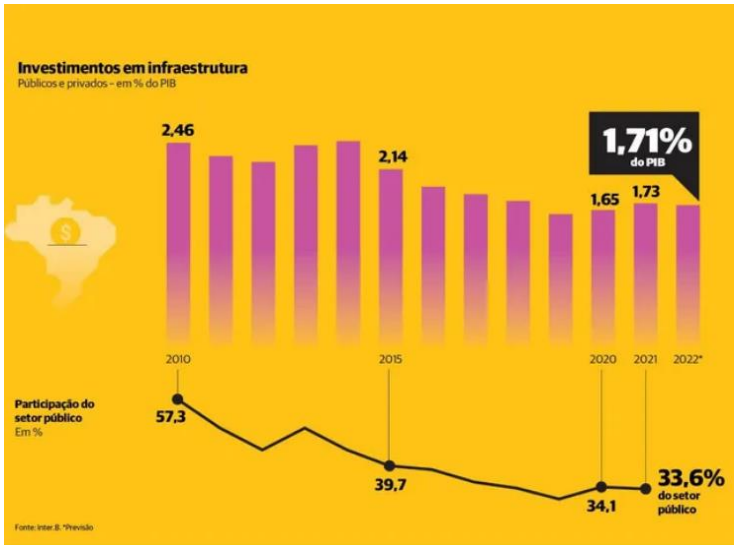
OFENSIVA PARA DESTRAVAR PROJETOS

Participação da iniciativa privada na superação de gargalos na infraestrutura deverá ser ainda mais decisiva nos próximos ano

Por Luiz Maciel

Um país que historicamente desenvolveu sua infraestrutura de forma errática e acanhada, marcado por obras mal planejadas e inacabadas – mas que, principalmente nas últimas duas décadas, tem conseguido recuperar um pouco do tempo perdido, ao se abrir para a participação cada vez maior da iniciativa privada nas áreas de logística, energia, saneamento básico e telecomunicações. E que deve continuar avançando nessa direção promissora, independentemente de qual seja o próximo governo, na opinião de especialistas dedicados ao tema.

“Esse é um caminho sem volta, reconhecido e reforçado por todos os governos desde os anos 1990, quando aconteceram as primeiras privatizações. Afinal, a falta de recursos públicos para obras, o que obrigou o país a romper preconceitos contra a transferência de ativos para a administração privada, é cada vez mais flagrante”, pondera David Goldberg, da consultoria Terrafirma.



— Foto: Valor

Apesar de algumas apostas em projetos mal planejados e executados, é possível enxergar progressos nos vários setores da infraestrutura. As concessões de portos, aeroportos, ferrovias e rodovias, por exemplo, aceleradas a partir de 2019, garantiram nesses últimos anos investimentos de cerca de R$ 73 bilhões na ampliação e modernização desses ativos, além de destinar R$ 18 bilhões aos cofres do governo com as outorgas.

Na área energética, plantas eólicas e solares estão se multiplicando em todas as regiões brasileiras, estimuladas pela necessidade empresarial de cumprir metas de compensação do carbono para atender exigências dos consumidores. Aliás, o investimento em energia solar, acessível também a pessoas físicas interessadas em reduzir as contas de luz, tem crescido geometricamente nos últimos meses por causa da promessa de isenção de uma taxa de uso até 2045 aos projetos domiciliares aprovados antes de 7 de janeiro de 2023. A Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar) prevê que a energia limpa capturada do sol encerre o ano como a segunda fonte da matriz energética do país, atrás apenas da hidráulica.

Há boas notícias também no setor de telecomunicações – que acaba de levar a tecnologia 5G, a quinta geração da internet móvel, a todas as capitais do país – e no saneamento básico, cujo novo marco regulatório desburocratiza e estimula a participação privada na construção e operação de redes de água e esgoto, em parceria com administrações municipais e estaduais.

Um estudo da Deloitte para o Ministério da Economia sobre o impacto da implantação do 5G estima que essa nova tecnologia movimentará até R$ 590 bilhões até 2032, levando em conta seus vários efeitos positivos no aumento da produtividade e na redução de custos de conectividade. Logística, educação, indústria e agricultura estão entre os setores que serão mais beneficiados.

Já as novas regras de licitação para os contratos de saneamento básico, estabelecidas com a meta de levar água para 99% das residências brasileiras e estender a coleta e tratamento de esgoto para 90% delas até 2033, buscam atrair investimentos de outras centenas de bilhões de reais – R$ 753 bilhões, no cálculo da consultoria KPMG, ou R$ 507 bilhões, na previsão mais modesta do Ministério do Desenvolvimento Regional. Um estudo da Abcon Sindicon, associação das operadoras privadas de saneamento, mostra que o setor poderá contribuir com um acréscimo de R$ 1,4 trilhão no Produto Interno Bruto (PIB) em 12 anos, com a geração de 1,5 milhão de postos de trabalho. Talvez seja ambicioso demais estender em poucos anos o atendimento aos 35 milhões de brasileiros que ainda não recebem água potável e os 100 milhões que não têm acesso à coleta de esgoto, mas a priorização de um serviço tão básico não deixa de ser louvável.

Apesar desses avanços, a fotografia do momento segue mostrando um grande déficit estrutural no país. De acordo com estudo da consultoria de negócios Inter.B, os investimentos em infraestrutura no ano passado – dois terços deles bancados pela iniciativa privada – corresponderam a apenas 1,71% do PIB, menos da metade dos 3,64% considerados ideais para a correção dos gargalos nas várias frentes. O maior hiato continua sendo na área de transportes, onde se investiu três vezes menos do que o necessário: 0,55% do PIB ante o percentual necessário de 1,75%, segundo as contas da consultoria.

“Além de escassos, os recursos públicos no Brasil muitas vezes financiam obras com sérios problemas de planejamento, que levam a paralisações e enormes desperdícios, como vem

acontecendo com as três principais ferrovias projetadas nas últimas três décadas, que são a Norte-Sul, a Transnordestina e a Fiol. A Ferrogrão, cogitada para escoar a produção de grãos do Centro-Oeste para o Arco Norte, felizmente ainda não saiu do papel, porque é um projeto que não para em pé", critica Claudio Frischtack, da Inter.B.

Na avaliação de Frischtack, a Ferrogrão, projetada para ligar Sinop (MT) a Miritituba (PA), num trajeto de 976 quilômetros (km), tem orçamento subestimado (de R$ 21,5 bilhões), enfrenta sérias resistências por cruzar um parque nacional e áreas indígenas, além de correr o risco de ter um trecho periodicamente inundado pelas cheias do rio Jamanxim. "É um projeto cheio de falhas, que não deve evoluir, apesar do empenho do atual governo. Além disso, a BR-163 já faz a ligação entre essas mesmas cidades e foi recentemente privatizada", afirma.

David Goldberg, da Terrafirma, tem a mesma opinião. "Numa época em que as empresas em geral são pressionadas a divulgar suas metas de sustentabilidade, aderindo às boas práticas ambientais, sociais e corporativas da agenda ESG, é um risco muito grande para associar a imagem de uma companhia a uma ferrovia que vai rasgar a Amazônia", nota.

Já Paulo Resende, coordenador do Núcleo de Infraestrutura da Fundação Dom Cabral (FDC), aprova a construção da Ferrogrão, que considera essencial para dar ainda mais competitividade às exportações do agronegócio brasileiro. "É uma ferrovia que vai encher os vagões logo no primeiro dia de funcionamento, porque a demanda é gigantesca."

No quesito ferrovias, Resende apoia a política do Ministério da Infraestrutura (Minfra) de estimular as várias oportunidades de expansão nesse modal, que na última metade do século 20 foi desprezado e desmantelado por sucessivos governos. "Somos o único país continental onde o transporte rodoviário é muito mais utilizado do que o ferroviário. Para corrigir essa distorção teremos de atrair, pelas próximas décadas, muitos novos investimentos em ferrovias", avalia. No ritmo atual de execuções de projetos e concessões, ele acredita que será possível aumentar a participação do modal ferroviário na matriz de transportes dos atuais 20% para 30% em 2035.

Para o professor da FDC, o programa federal Pro Trilhos, que abre a possibilidade para empresas privadas construírem os ramais ferroviários de seu interesse, a partir de meras autorizações do governo – algo que o Visconde de Mauá podia fazer, um século e meio atrás, mas que passou a ser proibido –, também é uma boa iniciativa, embora tenha um papel apenas complementar na expansão da malha ferroviária. "Já foram feitos mais de 80 pedidos, mas creio que 20, no máximo, devem vingar. E serão projetos de curto alcance, para levar a carga de uma fábrica até uma ferrovia principal", prevê. Para o Minfra, entretanto, o programa, instituído em setembro de 2021, já é um sucesso pelo interesse despertado: os projetos recebidos até agora, vindos de 39 diferentes proponentes, somam R$ 258 bilhões de investimentos e 22,4 mil km de trilhos, mais de dois terços da disponibilidade brasileira atual.

Um desses projetos por autorização, que já começou a andar, foi proposto pela Rumo, a empresa de logística do grupo Cosan que opera a ferrovia entre Rondonópolis (MT) e o porto de Santos (SP), por onde escoa metade da produção de grãos do Centro-Oeste – a outra metade vai pelo Arco Norte, a partir de Sinop, pela BR-163. Interessada na ligação de 730 km entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde (MT), a Rumo conseguiu a autorização estadual e a primeira licença ambiental para implantar os novos trilhos – obra que representará um obstáculo a mais à viabilização da Ferrogrão, uma vez que Lucas do Rio Verde está a apenas 150 km de Sinop, na região central de Mato Grosso. Além disso, o orçamento dessa ferrovia está estimado entre R$ 9 bilhões e R$ 11 bilhões, ou seja, a metade do imaginado para a Ferrogrão.

Um dos municípios que mais produzem grãos no país, Lucas do Rio Verde também está no traçado da futura Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), que ligará Mara Rosa (GO), uma das paradas da Norte-Sul, até Vilhena (RO). O primeiro trecho da Fico, de Mara Rosa a Água Boa (MT), de 380 km, começou a ser construído pela Vale em setembro último, em contrapartida à renovação antecipada das ferrovias Vitória-Minas e Carajás, operadas pela mineradora – o contrato assinado

com o governo prevê que esta obra, orçada em R$ 2,7 bilhões, seja integralmente financiada pela Vale e repassada à União em seguida para um leilão de concessão. O trecho de Água Boa a Lucas do Rio Verde, de 557 km, é o próximo a ser construído, segundo o cronograma do Minfra, já aproveitando recursos da outorga do trecho implantado e devolvido pela Vale.

A estratégia do Minfra de embutir contrapartidas importantes na concessão de ativos atraentes para a iniciativa privada, bem como na renovação antecipada deles, tem mostrado resultados positivos. Outro bom exemplo dessa negociação engenhosa foi a nova concessão da Via Dutra, entre São Paulo e Rio de Janeiro, cujo trânsito de caminhões movimenta cerca de metade do PIB brasileiro.

Para ter o direito de explorar por 30 anos a principal rodovia brasileira, a concessionária CCR, que já administrava a Dutra, assumiu o compromisso de investir R$ 14,83 bilhões na modernização completa da rodovia, o que incluirá a duplicação de um trecho de 16 km na serra das Araras, a construção de faixas adicionais e passarelas nas entradas de cidades, iluminação em LED e monitoramento por câmeras em todo o trajeto e a instalação do sistema “free flow”, com cobrança do trecho percorrido pelo controle das placas dos veículos ou pelo uso de tag. Além disso, a ganhadora do leilão teve de levar também a concessão da BR-101 no trecho de 270 km entre o Rio de Janeiro e Ubatuba (SP). Nesse caso, mais interessante ao governo era garantir a recuperação e ampliação da rodovia litorânea do que arrecadar uma grande outorga, que acabou sendo de R$ 1,77 bilhão.

A prática governamental de oferecer o “filé com osso”, ou seja, juntar num mesmo pacote a ser leiloado um ativo que garante boa remuneração ao ganhador com um ou mais que sejam menos interessantes, possivelmente até deficitários, tem sido aplicada principalmente nas concessões de aeroportos. A recente concessão do aeroporto de Congonhas, em São Paulo, um dos mais movimentados do Brasil, foi feita junto com outros dez de expressão bem menor – faziam parte dessa lista três aeroportos do Mato Grosso do Sul (Campo Grande, Corumbá e Ponta Porã), três de Minas Gerais (Uberlândia, Uberaba e Montes Claros) e quatro do Pará (Santarém, Marabá, Parauapebas e Altamira). Apesar de uma oferta com tanto osso, o leilão arrecadou uma outorga de R$ 2,45 bilhões e garantiu R$ 5,8 bilhões de investimentos nos próximos 30 anos.

Vale citar ainda os avanços conseguidos nos últimos dois anos pelo segmento de transportes dedicado às entregas na última milha, a fase final de distribuição que faz chegar ao consumidor as compras feitas on-line – que seguem crescendo, mesmo com a reabertura das lojas físicas depois do pior período de pandemia. É nessa área também que se percebem mais ações de sustentabilidade no sentido de racionalizar os trajetos e reduzir emissões de carbono.

A DHL, que movimenta cerca de 200 mil toneladas de mercadorias no Brasil, já substitui 81 veículos convencionais – caminhões de porte médio e vans – usados nas entregas da última milha por modelos elétricos e vai incorporar mais 61 a essa frota verde no próximo ano. “A meta é substituir todos, progressivamente”, revela Solon Barrios, diretor de Supply Chain da companhia.

A Jadlog, controlada pelo DPDgroup, segunda maior rede de entregas na Europa, tem investido na expansão de uma rede de pontos de apoio, por meio de parcerias com lojas, em que consumidores podem receber suas encomendas ou deixar pedidos de troca, economizando tempo e frete. A empresa já conta com três mil desses pontos no país, incluindo as mais de 500 franquias.

“São iniciativas importantes, que ajudam a reduzir a ociosidade nas cadeias de suprimento”, afirma Pedro Moreira, presidente da Associação Brasileira de Logística (Abralog), que recentemente criou uma mentoria para ajudar os associados a implantar ações de ESG.

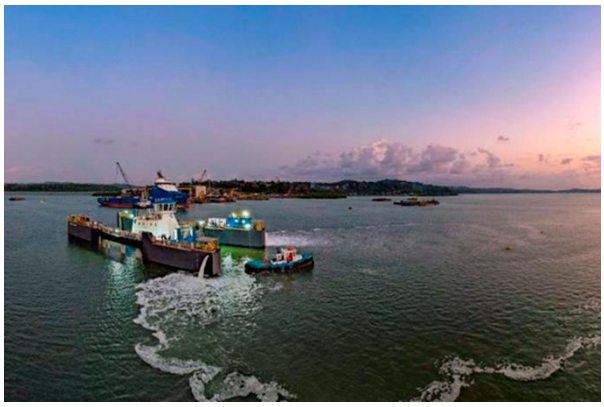
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/10/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

HIDROVIAS DO BRASIL AVANÇA NO PROJETO DOS PRIMEIROS EMPURRADORES ELÉTRICOS DO MUNDO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 27/10/2022 - 15:05



A Hidrovias do Brasil avança no projeto dos primeiros empurradores elétricos de manobra do mundo. Nesta semana, uma das embarcações, o "HB Poraquê", foi lançada em água no estaleiro Belov, na Bahia, onde os empurradores elétricos estão sendo construídos.

O projeto contará com uma tecnologia inédita na navegação interior, trazendo impacto positivo sustentável no modal hidroviário: trata-se da geração híbrida com baterias para reduzir as emissões de CO2 (gás carbônico) e contribuir para a migração da matriz energética para uma energia mais limpa. A expectativa é evitar a emissão de até 2.168 toneladas de CO2 na maturidade do projeto. Os empurradores vão operar no Terminal de Uso Privado (TUP) da Hidrovias do Brasil, localizado em Barcarena (PA), área de grande circulação de embarcações, contribuindo para a redução de emissões atmosféricas, ruído e vibração.

A Hidrovias do Brasil é uma empresa de logística integrada com foco no aproveitamento do transporte hidroviário, em toda a América do Sul. No Corredor Logístico Norte (Miritituba-Barcarena, Pará), dispõe de logística para o transporte e escoamento de grãos da região Centro-Oeste do Brasil, além da operação de cabotagem para transporte de minérios. Já no Corredor Logístico Sul, a empresa opera por meio da Hidrovia Paraguai-Paraná, onde movimenta cargas diversas, como commodities agrícolas, minérios, fertilizantes, celulose, entre outras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/10/2022

WILSON SONS INICIA OPERAÇÃO DO SEGUNDO REBOCADOR COM TECNOLOGIA MAIS SUSTENTÁVEL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/10/2022 - 14:58

O novo rebocador da Wilson Sons, o "WS Orion", foi entregue para operação e junta-se ao "WS Centaurus", no apoio às operações de atracação e desatracação de navios, em São Luís (MA), atendendo os terminais de Ponta da Madeira, Itaqui e Alumar. A primeira operação ocorreu na segunda-feira (24), no terminal de Ponta da Madeira, na manobra de atracação de um navio de grande porte usado para exportação de minério de ferro.

Batizado em 13 de outubro, no Rio de Janeiro, o "WS Orion" tem capacidade para apoiar grandes navios que transportam até 400 mil toneladas de carga. Construída no estaleiro da Wilson Sons, no Guarujá (SP), a embarcação possui as mesmas características do "WS Centaurus", lançado em junho deste ano. O novo rebocador da classe RSD 2513 tem notação de classe escort tug e equipamento de combate a incêndio certificado FIFI-1, que possui vazão de 2.400m³ de água por hora.

O design do "WS Orion" é da Damen Shipyards e a embarcação possui 25 metros de comprimento com 13 metros de boca. Ela opera avante e a ré com a mesma eficiência, podendo ser usada tanto em manobras portuárias, quanto em rebocagem oceânica. O bollard pull é de mais 90 toneladas, fazendo do novo rebocador um dos dois mais potentes em operação no Brasil.

“A demanda por rebocadores potentes vem crescendo nos portos de todo o Brasil, em razão dos navios de grande porte que chegam a terminais como o de Ponta da Madeira para movimentação de minério de ferro, assim como dos grandes conteineiros de 360 metros que se preparam para operar em águas brasileiras. A entrega do "WS Orion" reafirma o pioneirismo da Wilson Sons no mercado brasileiro, que utiliza projetos modernos e alinhados às agendas de sustentabilidade e inovação na construção de suas embarcações”, ressalta Marcio Castro, diretor-executivo da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

O novo rebocador é o segundo de uma série de seis novos rebocadores da companhia que unem desempenho à sustentabilidade. Seu design inovador permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa (GEE) em função de uma hidrodinâmica mais eficiente por meio das duplas quilhas (twin fin), que melhoram a navegação e aumentam a capacidade de arrasto durante as manobras. Esse novo design de casco garante a redução de consumo de combustível e, consequentemente, de emissões. O "WS Orion" irá promover a redução das emissões de óxidos de nitrogênio em aproximadamente 75%.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/10/2022

APÓS ESCALA EM SANTOS, ‘CMA CGM VELA’ SEGUIU PARA CINGAPURA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 27/10/2022 - 14:53

Drone Fox Guarujá/Divulgação Santos Brasil

Capitania informou que desatracação no Tecon Santos ocorreu dentro do previsto e sem anormalidades. Santos Brasil destacou que manobra do maior porta-contêineres a atracar no porto foi bem sucedida e que navio operou 3.000 movimentos

O navio mercante CMA CGM Vela zarpou do Porto de Santos (SP), na tarde da última quarta-feira (26), com destino à Cingapura. Com 347 metros de comprimento e 45 metros de largura, a embarcação tem capacidade para transporte de até 11.040 TEUs e é apontada como o maior porta-contêineres a atracar no maior porto da América Latina. A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) informou, em nota, que a desatracação aconteceu como previsto por volta das 14 horas, sem anormalidades.

O navio, que ficou atracado no Tecon Santos, foi acompanhado pela capitania e pelo grupamento de Patrulha Naval, além de uma embarcação da Guarda Portuária, que seguiram com o CMA CGM Vela até a saída da Baía do Porto de Santos, por volta das 14h50. De acordo com a CPSP, foram utilizados seis rebocadores e dois práticos na operação.

A Capitania dos Portos informou que o planejamento operacional foi realizado de forma satisfatória durante a entrada do navio no porto, conforme estabelecido previamente em reuniões com autoridades intervenientes, e cumprindo as recomendações da portaria 74/2021. A norma da CPSP prevê a necessidade de condições de mar, vento e visibilidade favoráveis e dois práticos com experiência e que tenham participado de simulações em centros de estudo de capacidade técnica reconhecida em navios desse porte.

A portaria também estabeleceu a interrupção momentânea do tráfego de navios no canal do porto e das atividades portuárias a jusante do terminal da Santos Brasil, durante as manobras de entrada e saída do navio, além da interrupção momentânea da travessia das balsas Santos x Guarujá, entre os horários de 14h e 15h.

Para as manobras, todos os terminais realizaram procedimentos internos de segurança, como: reforço de amarrações e retirada de pranchas e guinchos; emprego dos melhores rebocadores e equipes na manobra de acordo com o previsto na portaria. A capitania ressaltou que essas instruções não eximem a adoção de medidas consideradas necessárias pelo agente da autoridade portuária no que tange às recomendações apresentadas pela autoridade marítima.

A Santos Brasil, que opera o Tecon Santos, destacou que a operação de manobra de giro do CMA CGM Vela foi bem sucedida e que o navio operou 3.000 movimentos, acima de 100 contêineres por hora — perto de 102 — em 30 horas de operação. “Foi um marco no Porto de Santos porque inaugurou uma nova era de navios no porto”, disse o gerente executivo de operações portuárias do Tecon Santos, Marcelo Patrício. Ele acrescentou que o Tecon vem se preparando e que estará pronto para quando vierem outros navios de maior porte.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/10/2022

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no Linledin.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2
Fonte : InforMS
Data: 27/10/2022