

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 169/2022
Data: 27/12/2022



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTUÁRIOS DE SANTOS FAZEM LISTA DE DESAFIOS AO GOVERNO LULA	4
PORTOS BRASILEIROS REGISTRAM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E COMPLEXOS PÚBLICOS SÃO DESTAQUE.....	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
ENTREGA DE NOVA PONTE VAI BENEFICIAR IMPORTANTE CORREDOR LOGÍSTICO DE SANTA CATARINA	7
INVESTIMENTOS NA BR-265/MG MELHORAM ESCOAMENTO DE PRODUÇÃO NO SUDOESTE DE MINAS GERAIS	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	8
OCDE PUBLICA RELATÓRIO DE REVISÃO DO PONTO DE CONTATO NACIONAL.....	9
CORRENTE DE COMÉRCIO BRASILEIRA JÁ ATINGIU US\$ 597,479 BILHÕES EM 2022	9
ECONOMIA DIVULGA BALANÇO DAS PRINCIPAIS AÇÕES DA PASTA EM 2022	10
AJUSTE FISCAL E PLANO MAIS BRASIL, MENOS BRASÍLIA ESTÃO ENTRE OS DESTAQUES DA SECRETARIA ESPECIAL DO TESOURO E ORÇAMENTO	11
RECEITA FEDERAL INSTITUI O SELO DIGITAL “SEU IMPOSTO FOI APLICADO AQUI”	12
VENDAS DE TÍTULOS DO TESOURO DIRETO VOLTAM A CRESCER E ATINGEM R\$ 3,6 BILHÕES EM NOVEMBRO.....	13
ÍNDICE DE OPERAÇÃO DA GOVERNANÇA DE 2022 DEMONSTRA AVANÇOS NA GESTÃO DOS COLEGIADOS INTERNOS DO ME	14
PORTAL PORTO GENTE	15
ENTREVISTA - O DESAFIO DA SUSTENTABILIDADE NO BRASIL	15
OPORTUNIDADE - STARTUP DE TI INOVA PARA RETER TALENTOS	17
SETOR PORTUÁRIO BATE RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS EM OUTUBRO COM PARTICIPAÇÃO DE MAIS DE 80% DOS TUPS	19
FENOP PARABENIZA LULA PELA RECRIAÇÃO DE MINISTÉRIO DOS PORTOS E PELO ANÚNCIO DE MÁRCIO FRANÇA À FRENTE DA NOVA PASTA	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – EM BUSCA DO CRESCIMENTO INDUSTRIAL	21
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	22
Transnordesna 1	22
Transnordesna 2.....	22
Covid-19	23
Importação.....	23
TAP	23
NACIONAL - PORTOS REGISTRAM MOVIMENTAÇÃO RECORDE DE COMBUSTÍVEIS E ÓLEOS MINERAIS	23
NACIONAL - PARA CNI, CRIAÇÃO DE MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO VAI FORTALECER O SETOR.....	24
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE MACEIÓ RECEBE MAIOR NAVIO DE CRUZEIRO DE SUA HISTÓRIA.....	25
REGIÃO NORDESTE - EMPRESAS QUEREM AUMENTAR MOVIMENTAÇÃO DE PETCOKE EM CABEDELO	26
REGIÃO NORDESTE - TCU AUTORIZA REFORMULAÇÃO CONTRATUAL DA TRANSNORDESTINA.....	27
JORNAL O GLOBO – RJ.....	29
MINISTÉRIO DA ECONOMIA VAI PRORROGAR ISENÇÃO DE IMPOSTOS SOBRE COMBUSTÍVEIS APÓS ACORDO ENTRE GUEDES E HADDAD.....	29
GOVERNO LULA DEVE AVALIAR MAIOR PODER SOBRE ELETROBRAS PRIVATIZADA, RECOMENDA TRANSIÇÃO	30
MP INGRESSA EM AÇÃO CIVIL QUE ACUSA BRACELL DE EXTRAPOLAR LIMITE DE TERRA PARA ESTRANGEIROS	31
TRANSIÇÃO QUER FUNDO DE ESTABILIZAÇÃO DE PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E INTERROMPER VENDA DE ATIVOS DA PETROBRAS	32
CONGRESSO DEIXA BOMBA FISCAL DE AO MENOS R\$ 79 BI PARA O PRÓXIMO GOVERNO	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
UNIPAR CONSEGUE CERTIFICAÇÃO DE ENERGIA RENOVÁVEL QUE CONSIDERA MATRIZ BRASILEIRA	36
SIMONE TEBET ACEITA CONVITE DE LULA PARA SER MINISTRA DO PLANEJAMENTO	37
CONSIGNADO DO AUXÍLIO BRASIL ‘DESAPARECE’ EM NOVEMBRO, APÓS ESTOURO EM OUTUBRO	38
VALOR ECONÔMICO (SP).....	39
‘BOOM’ DA CONSTRUÇÃO DEFINE ÍNDIA COMO SALVADORA GLOBAL DO AÇO	39
AGENDA DE EMPRESAS: PETROBRAS APROVA PROJETO NO COMPERJ; BRADESCO ANUNCIA R\$ 5,9 BI EM PROVENTOS.....	40
GASODUTO OU CABO PARA LEVAR HIDROGÊNIO VERDE DIVIDE EUROPA	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCO SHIPPING

Edição: 169/2022
Página 3 de 53
Data: 27/12/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALOR - DESTAQUES	44
CSN DEVOLVE TRECHO DA TRANSNORDESTINA E DEVE CONCLUIR OBRA ATÉ PECÉM EM SETE ANOS	44
PORTAL PORTOS E NAVIOS	45
PORTOS DO PARANÁ AMPLIA INVESTIMENTOS EM GESTÃO DE PESSOAS	45
PORTOS DO PARANÁ INVESTEM R\$ 146,1 MILHÕES EM 2022 EM AÇÕES E PROJETOS DE ENGENHARIA	46
PORTO DO ITAQUI RECEBE 1ª CARGA DE TRILHOS DE NOVA FERROVIA	47
HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES GROUP MUDA DE NOME	48
NORMA DE AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS MUDA DE FASE EM 1º DE JANEIRO	48
PORTO DE XANGAI SE ESFORÇA PARA MANTER O COMÉRCIO GLOBAL EM MOVIMENTO ENQUANTO A ONDA DE COVID VARRE A CHINA	49
O PRIMEIRO GRANDE PARQUE EÓLICO OFFSHORE DO JAPÃO INICIA OPERAÇÕES	49
PORTO ITAPOÁ RECEBE ÚLTIMA AUTORIZAÇÃO PARA USO DE MAIS 50 MIL M² DE ÁREA OPERACIONAL	50
MERCADO INTERNACIONAL SOFRE COM ESCASSEZ DE SUCATA NAVAL, AFIRMA CONSULTOR	51
DUAS EMPRESAS DE PERFURAÇÃO OFFSHORE DEVEM SE FUNDIR	52
DUPLA JAPONESA EXPLORARÁ O POTENCIAL DE TRANSPORTE DE CO2	52
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTUÁRIOS DE SANTOS FAZEM LISTA DE DESAFIOS AO GOVERNO LULA

Em meio à criação do Ministério dos Portos, trabalhadores esperam recuperar direitos

Por: Fernanda Balbino



Trabalhadores do Porto de Santos esperam recuperar direitos e reforçar os quadros Foto: Carlos Nogueira/Arquivo/AT

Trabalhadores do Porto de Santos têm grandes expectativas para 2023. Recuperar o tempo perdido após mais de três anos de discussões que giravam em torno da desestatização da administração portuária é uma delas. Além disso, com o governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), os portuários esperam recuperar direitos, manter a legislação vigente e ainda a recomposição de quadros.

Na última quinta-feira (22), Lula anunciou Márcio França (PSB) como o futuro ministro de Portos e Aeroportos de seu governo. O nome foi bem recebido pelos portuários, que já haviam se reunido com o então candidato ao Senado, em setembro. Na primeira entrevista após o anúncio do presidente eleito, França confirmou que a desestatização da Santos Port Authority (SPA) está descartada no momento.

“Esta é uma boa notícia. Nos últimos anos, tudo girou em torno dessa pauta. Foram muitas contratações, muitos recursos humanos e muito dinheiro investido em algo que não fazia sentido. Sempre defendemos a Autoridade Portuária pública”, afirmou o presidente do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos.

Agora, o sindicalista espera que os trabalhadores possam participar dos processos de escolha de técnicos para o comando da estatal. “Não é admissível permanecerem em cargos de confiança os indicados pela gestão passada”, afirmou Cirino.

A entidade que representa os trabalhadores da SPA já iniciou um levantamento de todas as ordens de serviço, circulares e resoluções publicadas na atual gestão. A ideia é propor alterações para itens considerados prejudiciais aos portuários no dia a dia.

“A atual gestão tirou o serviço dos amarradores da empresa. Entendemos que esse é um dos serviços da Autoridade Portuária. Primeiro, queriam demitir todo mundo, depois conseguimos a manutenção dos que quiseram ficar e outros aderiram ao PIDV (Plano de Incentivo ao Desligamento Voluntário). E além de tudo, essa contratação passou sem licitação, foi carta-convite”, destacou Cirino.

Outro ponto levantado pelo sindicalista é a diferenciação de tratamento entre os portuários. Os funcionários mais antigos da SPA têm salário maior e são proibidos de fazer horas extras. Por outro lado, os que ganham menos estão autorizados a exceder a jornada.

O preenchimento dos quadros da empresa é outra questão apontada. Segundo Cirino, áreas como o setor de Recursos Humanos e unidades de fiscalização de operação perderam funcionários nos últimos anos, após aposentadorias e planos de desligamento voluntários, que não foram repostos.



“Outro absurdo no regimento interno é o item que obriga guardas portuários que têm carta de motorista a dirigir e a pagar avaria feita em serviço. Ou retira isso do regimento ou paga bônus para quem está dirigindo. É o que consideramos razoável”.

Avulsos

Manter a exclusividade na requisição de trabalho avulso é a principal bandeira dos portuários. Isto porque entidades que representam operadores portuários propõem uma revisão no marco regulatório que contemple novas regras de seleção de trabalhadores.

“Também queremos discutir a possibilidade de um PDV dos avulsos, que têm idade alta e interesse de sair. Fazer remanejamento de novos trabalhadores. Teve PDV na Lei Federal 8.630 (a antiga Lei dos Portos), mas não houve interesse porque o valor era muito baixo. Hoje, temos muitos com idade avançada. Com um valor compatível, a aceitação deve ser maior”, afirmou Cirino.

De acordo com a Santos Port Authority (SPA), o serviço de amarração é uma atividade operacional ofertada pela iniciativa privada em praticamente todos os portos do Brasil. E as condições oferecidas são mais vantajosas do que as da estatal.

Em abril, entrou em vigor a nova estrutura tarifária definida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que estabeleceu uma tarifa exclusiva para o serviço de amarração. Com isso, a estatal aponta que houve uma organização do setor privado.

“Diante da perspectiva desse cenário, a SPA abriu no primeiro semestre de 2022 um Programa Incentivado de Desligamento Voluntário para os trabalhadores envolvidos nessa operação, sendo que cerca de metade desses empregados aderiu”, destacou a estatal, em nota.

Baixa demanda

A Autoridade Portuária aponta, ainda, que os trabalhadores que optaram por permanecer continuam atuando. Porém, há uma baixa demanda dos serviços de amarração de navios, dada a ampla oferta existente por empresas privadas.

“O efetivo reduzido de amarradores versus o aumento na demanda de manobras de navios, estava acarretando atrasos ou perdas nas manobras, gerando ineficiência e aumento de custos para os terminais/agentes/operadores”.

Horas extras

Com relação a esse tema, a SPA aponta que o tema tem sido alvo de atuação da atual gestão de forma que as horas extras sejam utilizadas como um recurso efetivamente extraordinário, para situações pontuais e emergenciais.

De acordo com a Autoridade Portuária, os resultados apontam uma redução de quase 90% no total de horas extras em comparação com o quadro do início da atual gestão.

“A prorrogação da jornada de trabalho deve ser a menos onerosa ao erário público, até porque, a SPA, como integrante da Administração Pública indireta, deve buscar a eficiência e a racionalização do gasto público, sem prejudicar a continuidade da prestação dos serviços”.

Condução de viaturas

Já com relação à atividade de conduzir viaturas ou outros veículos, a Autoridade Portuária aponta que trata-se de atribuição descrita no Plano de Emprego, Cargos e Salários (Pecs), em que a aptidão e o porte de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) são requisitos básicos para o exercício das atribuições e funções dos guardas portuários.

“A responsabilidade por danos, avarias ou prejuízos causados à SPA, quando devidamente caracterizada a responsabilidade, após procedimento de apuração é item previsto no Regulamento Interno de Pessoal, e atribuído a todo e qualquer empregado, independente da função exercida,

sendo respeitados os procedimentos do contraditório e ampla defesa”, destacou a estatal, em nota à Reportagem.

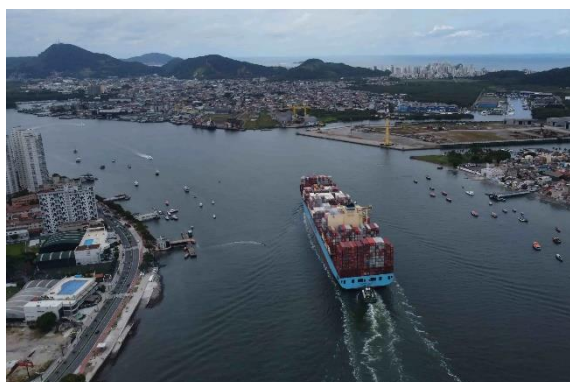
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/22/2022

PORTOS BRASILEIROS REGISTRAM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E COMPLEXOS PÚBLICOS SÃO DESTAQUE

Antaq aponta crescimento de 8,6% em outubro em comparação com o mesmo mês de 2021

Por: ATribuna.com.br



Números da Antaq apontam que o Porto de Santos teve crescimento de 39,3% em outubro Foto: Matheus Tagé/AT

A movimentação de cargas nos portos brasileiros registrou crescimento de 8,6% no mês de outubro deste ano em comparação com o mesmo período de 2021. De acordo com o Painel Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foram movimentadas 105,2 milhões de toneladas, com destaque para os portos públicos, que registraram alta de 18,3%. Os terminais privados também

contribuíram com o resultado positivo, com um crescimento de 4%. No acumulado do ano, o setor movimentou mais de um bilhão de toneladas, de acordo com o registro da Antaq.

De acordo com o Painel Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foram movimentadas 105,2 milhões de toneladas, com destaque para os portos públicos, que registraram alta de 18,3%. Os terminais privados também contribuíram com o resultado positivo, com um crescimento de 4%. No acumulado do ano, o setor movimentou mais de um bilhão de toneladas, de acordo com o registro da Antaq.

Expoentes

O Porto de Santos, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, teve um crescimento de 39,3%. Outros portos públicos, como o de Itaguaí (RJ) e Paranaguá (PR), que juntos com o complexo santista são responsáveis por 55% da movimentação de cargas no país tiveram crescimento 24,5% e 26,3%, respectivamente. Na Região Norte do País, o Porto de Santarém (PA) registrou aumento de 98,5% em outubro.

Em relação aos tipos de navegação, a interior avançou 54,1% – valor que representa 5,2 milhões de toneladas –, impulsionado pela movimentação de milho (+134,5%) e soja (+43,5%). A navegação de longo curso registrou variação positiva de 11% e a cabotagem teve queda de 4,2%. O apoio marítimo cresceu 11,1% e o apoio portuário caiu 14,3%, no comparativo com o mês de outubro de 2021.

Exportações e importações

As exportações de mercadorias pelos portos nacionais, em outubro, somaram 62 milhões toneladas (+17,6%), sendo que 75% dessa carga teve como destino o continente asiático, seguido da Europa (9,8%) e América do Norte (6,9%).

As importações sofreram redução de 10,6% no comparativo com 2021, totalizando 14,3 milhões de toneladas. Nesse caso, 33,7% dos produtos têm origem da Ásia; 26,3% da América do Norte e 17,9% da Europa.

A importação e exportação de produtos agrícolas – incluindo manufaturados agrícolas e insumos – tiveram incremento de 41,5%, totalizando 23,3 milhões de toneladas, com destaque para milho (+171,3%), soja (+18,9%), açúcar (+39,5%), arroz (+67,1) e cevada (+369,7%).

Os combustíveis registraram 27,9 milhões de toneladas movimentadas, que representa um aumento de 5,7% em outubro.

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

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

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

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/22/2022



Governo Federal

Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

ENTREGA DE NOVA PONTE VAI BENEFICIAR IMPORTANTE CORREDOR LOGÍSTICO DE SANTA CATARINA

Localizada sobre o rio das Pombas na BR-470/SC, empreendimento auxiliará o transporte de produtos de exportação e importação considerados essenciais para a economia catarinense



BR-470/SC é considerada o principal corredor logístico de Santa Catarina
Nova estrutura fica na cidade de Pouso Redondo, na região do Vale do Itajaí (SC) -
Foto: Divulgação/DNIT

Motoristas que trafegam pela BR-470/SC, na altura do município de Pouso Redondo, terão mais facilidade, conforto e segurança para transportar a produção de diversos produtos catarinenses, assim como acessar os atrativos turísticos da região do Vale do Itajaí.

Por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o Ministério da Infraestrutura, entregou a nova ponte sobre o rio das Pombas, que corta a cidade catarinense.

Com 35 metros de comprimento, 16,8 metros de largura e um investimento aproximado de R\$ 17 milhões, a nova estrutura será utilizada para transporte de grãos, carnes, madeira, móveis, máquinas e muitos outros produtos exportados e importados pelos portos de Itajaí, Navegantes e Itapoá, além de conceder acesso a diversos atrativos turísticos da região, como parques temáticos, festas típicas, praias, entre outros.

Nova estrutura

A liberação da ponte ocorreu após a pavimentação e sinalização provisória no km 174 da rodovia. No local, foram realizados serviços como a demolição da ponte antiga, terraplanagem, sub-base e

base nas cabeceiras, construção de dispositivos de drenagem e barreiras de proteção, além de serviços de infraestrutura da nova ponte, pavimentação em asfalto, sinalização provisória horizontal e vertical. A nova estrutura conta com pistas em ambos os sentidos, acostamento, além de passagem para pedestres e ciclistas.

Durante as obras, realizou-se a restauração do pavimento de sete ruas municipais de Pouso Redondo, utilizadas para desvio de trânsito no período necessário para a construção da nova ponte. A estrutura metálica utilizada de forma emergencial para mitigar os efeitos da obra também deverá ser retirada do local em breve. A BR-470/SC é considerada o principal corredor logístico de Santa Catarina por ligar as regiões Oeste, Meio-Oeste e Vale do Itajaí com o litoral norte do estado.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 27/22/2022

INVESTIMENTOS NA BR-265/MG MELHORAM ESCOAMENTO DE PRODUÇÃO NO SUDOESTE DE MINAS GERAIS

Serviços de microrrevestimento e sinalização foram executados em 21,9 quilômetros da rodovia, entre Jacuí e São Sebastião do Paraíso



A revitalização do trecho vai proporcionar maior conforto e segurança aos usuários e também redução dos custos de transportes correspondentes ao escoamento de produtos típicos da região - Foto: Divulgação DNIT

Usuários que trafegam pela BR-265/MG, no Sudoeste de Minas Gerais, terão tráfego facilitado com a conclusão das obras de revitalização de 21,9 quilômetros da rodovia, entre os municípios de Jacuí e São Sebastião do Paraíso. A revitalização do trecho vai

proporcionar mais segurança aos motoristas e reduzir os custos de transporte de insumos agrícolas da região, como adubos e fertilizantes.

As equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) realizaram a aplicação de microrrevestimento asfáltico e a implantação da sinalização no trecho do km 603 ao km 624,94. O investimento no segmento foi cerca de R\$ 9 milhões.

Importância - A BR-265/MG corresponde a um importante corredor de tráfego vinculado ao agronegócio na região. Destacam-se diversos produtos, tais como: café, milho, soja, gado, leite e derivados, dentre outros. Ao todo são cerca de 90,5 quilômetros entre Alpinópolis e São Sebastião do Paraíso, passando por Bom Jesus da Penha e Jacuí que recebem serviços de manutenção rotineira e preventiva.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 27/22/2022

OCDE PUBLICA RELATÓRIO DE REVISÃO DO PONTO DE CONTATO NACIONAL

Documento traz diagnóstico com recomendações de aprimoramento, ajudando na acessão do Brasil à organização internacional

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) publicou o Relatório de Peer Review do Ponto de Contato Nacional brasileiro com as diretrizes da organização para as empresas multinacionais. O documento apresenta o diagnóstico e traz recomendações de aprimoramento que vão ajudar no processo de acessão do Brasil à OCDE.

As diretrizes da OCDE para as multinacionais são recomendações dirigidas por governos a empresas multinacionais que operam dentro ou a partir de países aderentes. Elas são o principal instrumento para promover a adoção de práticas de Conduta Empresarial Responsável (CER) pelas empresas.

Os governos que aderem às diretrizes são obrigados a estabelecer um Ponto de Contato Nacional (PCN) que funcione de forma visível, acessível, transparente e responsável. Durante a atualização das diretrizes, em 2011, os PCNs concordaram em reforçar suas atividades conjuntas de aprendizagem entre pares, em particular quanto à realização de avaliações voluntárias por pares.

Revisão de práticas

A avaliação entre pares é uma oportunidade única para que os PCNs aprendam uns com os outros e revisem suas práticas por meio de um processo sistemático. Apesar de ser um exercício voluntário, representa um dos pré-requisitos apontados pela OCDE para ilustrar o pleno funcionamento de um PCN.

O exercício de revisão entre pares (peer review) ganhou ainda mais relevância em virtude do processo de acessão do Brasil à OCDE, porque um dos itens em avaliação no mapa do processo de acessão (roadmap) é ter um PCN que funcione de forma eficaz e com recursos adequados, que opere em conformidade com as disposições estabelecidas na decisão do conselho sobre as diretrizes e que leve em consideração as Orientações Procedimentais das Diretrizes.

O processo de Peer Review do Brasil foi iniciado em janeiro de 2022 e, em março de 2022, foi recebida a missão virtual de apuração de fatos, com ampla participação das diversas partes interessadas nos trabalhos do PCN. Em outubro, o relatório foi discutido e aprovado pelo Grupo de Trabalho sobre Conduta Empresarial Responsável da OCDE, durante sua reunião, sendo encaminhado para publicação pelo Comitê de Investimentos da organização.

Acesse o Relatório.

<https://mneguidelines.oecd.org/national-contact-point-peer-reviews-brazil.pdf>

Mais sobre o Peer Review estão disponíveis nos links <https://mneguidelines.oecd.org/ncppeerreviews.htm> e <https://www.gov.br/produtividade-e-comercio-exterior/pt-br/assuntos/camex/pcn/peer-review-do-pcn-brasil>

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

Data: 27/22/2022

CORRENTE DE COMÉRCIO BRASILEIRA JÁ ATINGIU US\$ 597,479 BILHÕES EM 2022

Até a 4ª semana de dezembro, Brasil exportou US\$ 328,648 bilhões e importou US\$ 268,831 bilhões

Abalança comercial brasileira acumula corrente de comércio de US\$ 597,479 bilhões em 2022, considerando resultados acumulados até a quarta semana de dezembro. Trata-se de um crescimento de 21,9% em comparação a igual período do ano passado. O total da corrente de comércio reflete a soma de US\$ 328,648 bilhões em exportações (alta de 19,4% sobre 2021) e importações de US\$ 268,831 bilhões (elevação de 25%). Os índices de variações percentuais



consideram o critério de média diária das operações. O saldo comercial do ano, portanto, acumula superávit de US\$ 59,817 bilhões desde o início do ano. Os dados foram divulgados nesta segunda-feira (26/12) pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério da Economia.

Confira os principais resultados da balança comercial

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

Dados referentes exclusivamente a dezembro revelam superávit comercial de US\$ 2,286 bilhões, resultado de US\$ 20,286 bilhões em vendas ao exterior e US\$ 18 bilhões em compras internacionais. Isso resultou em corrente de comércio de US\$ 38,285 bilhões na parcial deste último mês do ano. Na comparação com igual período do ano passado, portanto, houve crescimento de 12,3% nas exportações e de 19,3% nas importações, ampliando em 15,5% a corrente de comércio (critério de média diária).

Desempenho dos setores

A Secex observou crescimento das vendas de todos os segmentos em dezembro deste ano, considerando os resultados acumulados até a quarta semana. O aumento foi de 31,4% (média diária) nas exportações da agropecuária, que somaram US\$ 3,69 bilhões no período. Também houve alta de 17,4% nas vendas externas da indústria extrativa, que chegaram a US\$ 5,21 bilhões; e de 5,2% nos embarques da indústria de transformação, que alcançaram US\$ 11,27 bilhões. A combinação destes resultados levou o aumento do total das exportações, informa a Secex.

Na agropecuária, os destaques das exportações no mês foram, até a quarta semana, animais vivos, não incluído pescados ou crustáceos; milho não moído, exceto milho doce; e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas. Na indústria extrativa, os resultados foram impulsionados, principalmente, por outros minerais em bruto; carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado; além de óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus. Na indústria de transformação, os destaques foram açúcares e melaços; tabaco, descaulificado ou desnervado; e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos).

Do lado das importações, também foram registrados aumentos em todos os setores. Houve crescimento de 6,6% em agropecuária, que somou US\$ 373 milhões; elevação de 46,1% em indústria extrativa, que chegou a US\$ 1,71 bilhão e, por fim; alta de 18,8% em indústria de transformação, que alcançou US\$ 15,78 bilhões.

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

Data: 27/22/2022

ECONOMIA DIVULGA BALANÇO DAS PRINCIPAIS AÇÕES DA PASTA EM 2022

Entre os destaques estão medidas de impacto nos âmbitos fiscal, tributário, de micro e macroeconomia, desestatização, comércio exterior, produtividade e competitividade

As principais realizações das Secretarias que integram o Ministério da Economia estão detalhadas num balanço de ações da Pasta. Entre os destaques estão medidas de impacto nos âmbitos fiscal, tributário, de micro e macroeconomia, desestatização, comércio exterior, produtividade e competitividade, dentre outros.

Confira as principais ações da Economia em 2022.

<https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/principais-acoes-na-area-economica-2022/principais-acoes-na-area-economica-2022>

Na esfera da Secretaria Especial de Tesouro e Orçamento (Seto), por exemplo, se destacaram as iniciativas de ajuste fiscal e de descentralização de recursos da União para estados e municípios. A atuação da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital (SEDGG), por sua vez, possibilitou a chegada a 140 milhões de contas gov.br; a implementação de quatro mil

serviços públicos digitais; a regulamentação da Nova lei de Licitações e Contratos Administrativos; e criação da prova de vida digital, entre várias outras ações.

O ano de 2022 foi marcado, no âmbito da Receita Federal, pela entrega do projeto da Nota Fiscal de Serviços eletrônica (NFS-e); pela ampliação da Transação Tributária para renegociação de dívidas; e pelos acordos internacionais de Dupla Tributação (ADTs) e de Reconhecimento Mútuo (ARMs). Já a Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint) apresenta resultados como o recorde da corrente de comércio.

O conjunto das realizações do Ministério da Economia em 2022 inclui ainda as tratativas da Secretaria Especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados (SEDDM) com o Banco Mundial para aprimoramento do sistema de governança das empresas estatais; o Novo Marco de Securitização e o Sistema Eletrônico de Registros Públicos (Serp) concebidos pela Secretaria de Política Econômica (SPE); o Pronampe, o Peac e o Brasil Mais, projetos elaborados pela Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade (Sepec), e as parcerias formalizadas pela Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (Sepi).

A página conta ainda com uma seção intitulada Caminho da Prosperidade, na qual são elencadas iniciativas voltadas ao avanço do país para uma economia aberta, com geração sustentável de oportunidades, por meio do equilíbrio das contas públicas, melhoria do ambiente de negócios, atração de investimentos, abertura comercial, eficiência dos serviços públicos, inovação, transferência de patrimônio e riqueza.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 26/22/2022

AJUSTE FISCAL E PLANO MAIS BRASIL, MENOS BRASÍLIA ESTÃO ENTRE OS DESTAQUES DA SECRETARIA ESPECIAL DO TESOUREIRO E ORÇAMENTO

Seto prevê o primeiro superávit primário para o governo central desde 2013, de 0,3% do PIB

A Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia (Seto/ME) teve como uma de suas principais ações ao longo dos últimos quatro anos a consolidação do ajuste fiscal, o que leva o governo federal a entregar à sociedade brasileira ótimos indicadores fiscais. A relação entre despesa primária e Produto Interno Bruto (PIB), por exemplo, deverá ficar em 18,4%, ante 19,3% registrada no fim de 2018.

O governo central, por sua vez, terá superávit primário de 0,3% do PIB, podendo ser até maior. Trata-se do primeiro resultado positivo desde 2013. Já o setor público consolidado terá superávit primário de 0,9% do PIB, o segundo resultado anual positivo consecutivo e maior que o de 0,8% registrado em 2021. Em 2018, o setor público consolidado teve déficit primário de 1,6% do PIB.

De acordo com a Seto, a relação entre Dívida Bruta do Governo Geral (DBGG) e PIB deverá ser de 73,7%, muito inferior ao pico de 86,9% registrado em 2020 (percentual que já leva em conta a revisão a maior do PIB daquele ano), no auge da pandemia da Covid-19. No fim de 2018, estava em 75,3%.

Enquanto a DBGG/PIB caiu no Brasil entre 2018 e 2022, ela subiu 10,9 pontos percentuais na média dos países do G-20 e 12,3 pontos percentuais na média dos países do G-7 no mesmo período.

Descentralização de recursos

Ao longo dos últimos quatro anos, a Seto avançou no plano Mais Brasil, menos Brasília, com o objetivo de possibilitar maior descentralização de recursos da União para estados e municípios. Foram feitos repasses da cessão onerosa, de recursos de leilões de poços de petróleo, além de um acerto relacionado à Lei Kandir. Também foi prestada grande contribuição no enfrentamento à Covid-19, e dois portais de transparência – um do Tesouro Nacional e outro da Secretaria de Orçamento Federal (SOF) – foram criados para permitir o acompanhamento desses números.

As transferências por repartição de receita atingiram 4,81% do PIB em 2022, o maior nível da série histórica, iniciada em 1997. Outra área de atuação da Secretaria foi em relação à contenção das despesas com pessoal nos governos regionais como contrapartida às transferências emergenciais.

Houve também a suspensão do pagamento de dívidas junto à União ou com garantia federal durante a pandemia, no valor de R\$ 19,5 bilhões, o que gerou forte aumento da disponibilidade de caixa como resultado do aumento de receitas aliado à contenção de despesas.

Receita primária

As notas para a Capacidade de Pagamento dos estados melhoraram: 7 atingiram nota A em 2022 e 14 a nota B (em 2018, eram 1 e 10, respectivamente). Entre as capitais, o número das que possuem nota A subiu de 3 para 14 no mesmo período.

Foi registrada, neste ano, evolução da relação receita primária/PIB dos governos estaduais, passando de 11,5% em 2018 para 12,7% em 2021. Já a relação despesa primária/PIB subiu muito menos, de 11,4% para 11,8% no mesmo período.

O resultado primário dos governos estaduais disparou de R\$ 18 bilhões para R\$ 121 bilhões entre 2018 e 2021, no conceito "acima da linha", e de R\$ 6 bilhões para R\$ 78 bilhões, no conceito "abaixo da linha".

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 26/22/2022

RECEITA FEDERAL INSTITUI O SELO DIGITAL “SEU IMPOSTO FOI APLICADO AQUI”

Medida visa ampliar a percepção da sociedade sobre a função social dos tributos arrecadados

A Receita Federal deu início ao projeto Selo Digital “Seu imposto foi aplicado aqui”, por meio da Portaria RFB nº 266, de 15 de dezembro de 2022. Essa ação de cidadania fiscal tem como objetivo aumentar a percepção da sociedade sobre a função social dos tributos arrecadados e sobre a contrapartida do dinheiro arrecadado em benefícios sociais, com destaque para a importância do cumprimento das obrigações tributárias – dever fundamental de cada cidadão.

A medida também permite que a instituição reconheça importantes agentes que apoiam as ações de conformidade tributária e aduaneira, de cidadania fiscal e de sustentabilidade, com a criação de novos selos digitais, propostos pelas áreas do órgão, analisados pela Comissão do Selo Digital e aprovados pelo secretário especial da Receita Federal do Brasil. O reconhecimento de boas condutas de contribuintes e entidades parceiras em prol do país deve ser publicizado para que se ampliem os comportamentos sociais desejados em termos de probidade, integridade e ética pública.

A iniciativa foi inspirada na constatação de que é baixa a relação carga tributária e percepção de retorno em serviço público de qualidade no Brasil. Regra geral, o cidadão não consegue visualizar todos os serviços prestados em contrapartida aos tributos recolhidos. Como efeito, a administração tributária passa a ser vista como antagonista e não como provedora do bem-estar social, capaz de exercer suas atribuições com base nos princípios da justiça fiscal.

As ações constantes do Programa Selo Digital “Seu imposto foi aplicado aqui” – que constituem relevante política pública de promoção da cidadania fiscal e aumento da moralidade tributária e consciência social – serão executadas pela Subsecretaria-Geral da Receita Federal do Brasil, com apoio das subsecretarias e superintendências regionais, as quais atuarão de forma integrada e focada na formação de parcerias com instituições públicas, ou que recebam recursos públicos, e prestem serviços públicos à população brasileira.

O modelo aprovado contempla uma versão para cada esfera de poder, permitindo a edição do nome da Unidade Federativa e até do respectivo poder.



versão federal



versão estadual



versão municipal

imagem receita.jpg

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

Data: 26/22/2022

VENDAS DE TÍTULOS DO TESOUREIRO DIRETO VOLTAM A CRESCER E ATINGEM R\$ 3,6 BILHÕES EM NOVEMBRO

A emissão líquida no período alcançou R\$ 805 milhões

Em novembro de 2022, o total de investidores ativos no Tesouro Direto, isto é, aqueles que atualmente estão com saldo em aplicações no Programa, atingiu a marca de 2.109.570 pessoas, um aumento de 7.257 investidores no mês. Já o número de investidores cadastrados no Programa aumentou em 448.136, o que representa crescimento de 43,0% em relação a novembro de 2021, atingindo a marca de 22.048.922 pessoas.

Acesse o **balanço completo do Tesouro Direto** (<https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/balanco-do-tesouro-direto-btd/2022/11>) referente ao mês de novembro de 2022.

Foram realizadas em novembro de 2022, 550.150 operações de investimento em títulos do Tesouro Direto, no valor total de R\$ 3,59 bilhões. Durante o mês, os resgates foram de R\$ 2,79 bilhões. Dessa forma, houve emissão líquida de R\$ 805,0 milhões. As aplicações de até R\$ 1 mil representaram 58,6% das operações de investimento no mês. O valor médio por operação foi de R\$ 6.527,23.

O título mais demandado pelos investidores foi o indexado à taxa Selic (Tesouro Selic) que totalizou, em vendas, R\$ 1,84 bilhão e correspondeu a 51,3% do total. Os títulos indexados à inflação (Tesouro IPCA+ e Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais) somaram R\$ 1,15 bilhão e corresponderam a 32,0% das vendas, enquanto os títulos prefixados (Tesouro Prefixado e Tesouro Prefixado com Juros Semestrais) totalizaram R\$ 599,3 milhões em vendas, ou 16,7% do total.

Nas recompras (resgates antecipados), predominaram os títulos indexados à taxa Selic, que somaram R\$ 1,63 bilhão (60,9%). Os títulos remunerados por índices de preços (Tesouro IPCA+, Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais e Tesouro IGPM+ com Juros Semestrais) totalizaram R\$ 680,70 milhões (25,4%), os prefixados, R\$ 369,00 milhões (13,7%).

Quanto ao prazo, a maior parcela de vendas se concentrou nos títulos com vencimento entre 1 e 5 anos, que alcançaram 70,3% do total. As aplicações em títulos com vencimento acima de 10 anos representaram 20,8%, enquanto os títulos com vencimento de 5 a 10 anos corresponderam 8,9% do total.

Estoque

Em novembro de 2022, o estoque do Programa fechou em R\$ 102,98 bilhões, um aumento de 1,7% em relação ao mês anterior (R\$ 101,23 bilhões).

Os títulos remunerados por índices de preços se mantêm como os mais representativos do estoque somando R\$ 53,10 bilhões, ou 51,60% do total. Na sequência, vêm os títulos indexados à taxa Selic, totalizando R\$ 33,92 bilhões (32,9%), e os títulos prefixados, que somaram R\$ 15,97 bilhões, com 15,5% do total.

Quanto ao perfil de vencimento dos títulos em estoque, a parcela com vencimento em até 1 ano fechou o mês em R\$ 5,94 bilhões, ou 5,8% do total. A parcela do estoque vincendo de 1 a 5 anos foi de R\$ 67,65 bilhões (65,7%) e o percentual acima de 5 anos somou R\$ 29,40 bilhões (28,5%).

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

Data: 26/22/2022

ÍNDICE DE OPERAÇÃO DA GOVERNANÇA DE 2022 DEMONSTRA AVANÇOS NA GESTÃO DOS COLEGIADOS INTERNOS DO ME

Indicador mede nível de atividade e eficácia dos Comitês Temáticos de Apoio à Governança do Ministério da Economia

Foi concluída a aferição dos valores de 2022 do Índice de Operação da Governança (IOG), que tem por finalidade medir o nível de atividade e eficácia dos Comitês Temáticos de Apoio à Governança do Ministério da Economia (ME), tanto pela frequência das reuniões quanto pela execução das entregas planejadas. O indicador foi instituído em 2020, no âmbito do Programa de Integração, Governança e Estratégia do ME – Programa Integra.

Monitorado pela Diretoria de Gestão Estratégica da Pasta, o índice faz parte do Planejamento Estratégico da Secretaria de Gestão Corporativa (SGC) e alcançou, em 2022, o valor de 0,91, numa escala de zero a um, apresentando crescimento de 44,4% em relação ao valor atingido em 2020. Por meio de ciclos de planejamento e monitoramento (https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/integra/governanca/ciclos-de-planejamento-e-monitoramento-dos-comites-tematicos/ciclos-de-planejamento-e-monitoramento-dos-comites-tematicos-1?_authenticator=c5bea487b3ce23ce3763b47eb150b7e17d984ce5) – que contabilizam sete edições – é realizada a coleta de insumos para o cálculo do indicador junto a cada um dos Comitês Temáticos de Apoio à Governança.

Em todo o período da medição, houve superação das metas previstas para cada um dos anos: 5% em 2020 (com um resultado de 0,63, frente à meta de 0,60); 18,5% em 2021 (resultado médio de 0,77, em face da meta prevista, de 0,65); e 13,8% em 2022 (resultado médio de 0,91, diante da meta prevista, de 0,80).

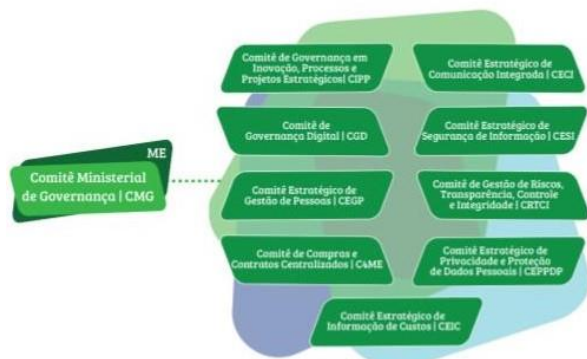
No gráfico abaixo podem ser conferidos os valores e as variações anuais do IOG dos comitês:

COMITÊ	IOG 2020	IOG 2021	IOG 2022	% Variação 21 x 20	% Variação 22 x 21	% Variação 22 x 20
1 Comitê de Compras e Contratos Centralizados C4ME	0,81	0,82	1,00	1,2%	22,0%	23,5%
2 Comitê Estratégico de Informação de Custos CEIC	-	-	1,00	-	-	-
3 Comitê Estratégico de Segurança da Informação CESI	0,64	0,74	1,00	15,6%	35,1%	56,3%
4 Comitê Estratégico de Privacidade e Proteção de Dados Pessoais CEPPDP	-	0,79	0,97	-	22,8%	-
5 Comitê de Gestão de Riscos, Transparência, Controle e Integridade CRTCI	0,71	0,80	0,95	12,7%	18,8%	33,8%
6 Comitê Estratégico de Comunicação Integrada CECI	0,34	0,68	0,90	100,0%	32,4%	164,7%
7 Comitê de Governança em Inovação, Processos e Projetos Estratégicos CIPP	0,58	0,74	0,83	27,6%	12,2%	43,1%
8 Comitê Estratégico de Gestão de Pessoas CEGP	0,62	0,83	0,80	33,9%	-3,6%	29,0%
9 Comitê de Governança Digital CGD	0,69	0,81	0,78	17,4%	-3,7%	13,0%
IOG Médio ME	0,63	0,77	0,91	22,2%	18,2%	44,4%
Metas Previstas	0,60	0,65	0,80	5,0%	18,5%	13,8%

Fonte: CGGOV Posição: Dezembro/2022

tabela 1.jpg

O detalhamento da fórmula de cálculo e dos atributos do IOG, bem como o acesso ao Guia do Índice de Operação da Governança, podem ser verificados no portal do Integra.



A estrutura de governança do ministério é composta pelo Comitê Ministerial de Governança e por nove Comitês Temáticos de Apoio à Governança, responsáveis pela definição de políticas e diretrizes de temáticas transversais como gestão de pessoas, projetos e processos, governança digital, segurança da informação, compras, comunicação, gestão de riscos e proteção de dados pessoais e informações de custos.

Tabela 2.jpg

O gráfico a seguir apresenta a evolução do desempenho dos comitês ao longo do último triênio. No contexto atual, a grande maioria dos comitês tem atuado entre as faixas mais altas de operação da governança, com aumento do índice em praticamente todos eles no período analisado.



* O Comitê Estratégico de Informação de Custos (CEIC) foi instituído em setembro de 2022, com alteração da Portaria ME 339/2020 pela Portaria ME 6387/2022.

** O Comitê Estratégico de Privacidade e Proteção de Dados Pessoais (CEPPDP) foi instituído em abril de 2021, com a edição da Portaria ME 4.424/2021.

Tabela 3.jpg

Demais dados – como entregas acumuladas no período 2019-2022, ganhos institucionais promovidos, planejamento anual para 2023 e os sumários executivos com informações detalhadas de cada comitê – podem ser consultados no Painel de Business Intelligence dos colegiados, na **seção de Governança do portal do Integra** (<https://www.gov.br/economia/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/integra/governanca/indice-de-operacao-da-governanca-iog/indice-de-operacao-da-governanca-iog>).

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

Data: 26/22/2022

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ENTREVISTA - O DESAFIO DA SUSTENTABILIDADE NO BRASIL

Redação Portogente

Como gerar menos resíduos, essa é a pergunta que muitos gestores fazem, talvez um dos principais desafios nos próximos anos para muitos municípios brasileiros



O mundo vai gerar 3,4 bilhões de toneladas de resíduos por ano até 2050, aumento de 70%, segundo estudo da organização sem fins lucrativos International Solid Waste Association (ISWA). O destino e reaproveitamento desses resíduos, dentro da proposta de economia circular, é um dos grandes desafios globais e dos municípios.

Professor Edson Grandisoli, coordenador do Movimento Circular. Crédito: Divulgação | Fabricio Junqueira.

O Professor Edson Grandisoli, coordenador pedagógico do Movimento Circular, falou sobre essa importante questão para os municípios, afinal o aumento da produção de resíduos está ligado ao aumento de gases que provocam o efeito estufa, causando mudanças climáticas graves.

A seguir, a entrevista na íntegra:

Quais são as prioridades, no cenário atual, para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras?

Edson Grandisoli: Pensando que o grande desafio mundial atual está ligado às mudanças do clima, as cidades têm papel fundamental no enfrentamento desse cenário, uma vez que emitem cerca de 75% dos gases de efeito estufa relacionados à energia. Considerar essa questão como central deve levar população, empresas e governos a atuarem de forma conjunta sobre temas como planejamento urbano, mobilidade, gestão da água e resíduos, obtenção de energia e inclusão.

O Brasil tem 5.570 municípios de realidades muito distintas. É possível pensar num projeto único de economia sustentável para todos eles?

Edson Grandisoli: Não. Cada município tem uma história e parte de uma realidade distinta. Compreendê-la e pensar em diretrizes e ações depende da realização de um bom diagnóstico inicial. A partir dele, identificar os pontos de atuação por meio de ações coordenadas.

Hoje parte dessas cidades já tem projetos de sustentabilidade, e inclusive são ranqueadas em diferentes estudos. Que cidades o senhor citaria como referências e quais os principais projetos dessas cidades?

Edson Grandisoli: Segundo o Índice de Desenvolvimento Sustentável das Cidades (IDSC), a cidade mais sustentável brasileira é São Caetano do Sul. A pontuação associada ao índice diz respeito ao progresso total das cidades para a realização de todos os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). No caso de São Caetano do Sul merecem destaques projetos de energia limpa e acessível (ODS 9) e a conservação da vida na água (ODS 14).

Qual a importância do Plano Nacional de Resíduos Sólidos nesse contexto de economia circular e cidade sustentável? Como o senhor avalia a execução desse plano no Brasil, na realidade atual?

Edson Grandisoli: O Planares compõem estratégias de curto, médio e longo prazos para colocar efetivamente em prática o que foi preconizado pela Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS). O Planares levou mais de 10 anos para ser preparado, ou seja, temos um déficit sério com relação à gestão de resíduos na maior parte dos municípios brasileiros. Tanto o Planares quanto a PNRS possuem diretrizes e estratégias que valorizam a circularidade na economia, em especial na ponta final da cadeia, a gestão dos resíduos, por meio do estímulo à reciclagem e logística reversa. Apesar disso, ainda falta um longo caminho nessa direção. Financiamentos, novas políticas públicas e parcerias são fundamentais para caminharmos.

Que medidas o senhor destaca nesse plano e como as cidades estão lidando com elas?

Edson Grandisoli: Acredito que a questão anterior responde essa questão. Difícil responder caso a caso.

Fora o Plano Nacional de Resíduos Sólidos, existe outra ferramenta que o governo federal poderia utilizar para implementar ações de sustentabilidade nas cidades? Quais?

Edson Grandisoli: Melhor não dar foco somente na esfera federal se estamos sempre reforçando o papel da corresponsabilização.

Quais os desafios das administrações municipais para implementar ações de economia circular? Como superá-los?

Edson Grandisoli: As administrações municipais são apenas um ator (muito importante) quando se pensa em Economia Circular. A parceria com as indústrias, empresas e cidadãos é fundamental, uma vez que todos os atores sociais são responsáveis por um pedaço dessa circularidade, pensando-se na cadeia de extração-produção-consumo-descarte. Sendo assim, políticas públicas são fundamentais, bem como investimentos, coparticipação e corresponsabilização.

Quais os desafios do setor privado e do mercado para a criação de projetos efetivos de economia circular nas cidades? Como superá-los?

Edson Grandisoli: Destacaria três: infraestrutura, investimentos e mudança de mentalidade. A superação dos desafios da circularidade, insisto, se faz de forma colaborativa e participativa entre diferentes atores da cadeia. Para isso, faz-se fundamental a criação de mais espaços de diálogo e colaboração. Em muitos casos, o que é lixo para um, é insumo para outro.

Quais os desafios das pessoas para a adesão a projetos efetivos de economia circular nas cidades? Como superá-los?

Edson Grandisoli: No caso das pessoas, considerando-as cidadãos e cidadãs, e não somente consumidores, é preciso participação na vida pública e mobilização. Cobrar transparência de informações das empresas e governos favorece melhores escolhas no dia a dia, bem como avaliar constantemente suas prioridades e reais necessidades de consumo. Refletir e recusar são dois dos mais importantes para o consumidor.

Quanto tempo é necessário, na sua avaliação, para que uma cidade consiga adotar efetivamente um projeto satisfatório de economia circular? O senhor pode dar exemplos?

Edson Grandisoli: Não há como prever. Diagnósticos que se utilizam de bons indicadores devem apontar de forma assertiva as diferentes demandas, necessidades, carências e fortalezas. Criar cidades sustentáveis e resilientes é um processo que tem data para começar, mas não tem data para acabar. Alguns países da Europa, como a Alemanha, possuem altas taxas de reciclagem (cerca de 70%), mas ainda incineram parte de seus resíduos, o que colabora para as mudanças climáticas globais. Sempre há o que melhorar.

Que passos fundamentais, práticos, a cidade deve executar para se tornar sustentável dentro do projeto de economia circular?

Edson Grandisoli: Adotar um pensamento mais sistêmico e integrado, procurando compreender da melhor forma a cadeia de produção, consumo e descarte e como cada grande ator participa dela. Pensar em circularidade é obrigatoriamente pensar nas conexões de causa e efeito. Sendo assim, uma boa análise diagnóstica integrada e multisetorial pode revelar pontos importantes de ação na direção da circularidade.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/22/2022

OPORTUNIDADE - STARTUP DE TI INOVA PARA RETER TALENTOS

Redação Portogente

SWA Sistemas sai na frente e aposta em onboarding diferente, remunerando candidatos durante todo o processo seletivo



Leandro Scalabrin CEO da SWA

A pandemia de Covid-19 e o novo formato de trabalho trouxeram diversos reveses para as empresas de todos os portes e segmentos, mas um dos maiores deles foi, sem dúvida, oferecer uma boa employee experience, ou na tradução para o português, experiência ao colaborador, tanto nas jornadas presenciais, quanto remota e híbrida. Prova disso é a nova edição do Guia Salarial 2023, da Robert Half, que traz as perspectivas para o mercado de trabalho brasileiro de 2023, e que garante que, agora, a “bola da vez” está com o profissional, e não mais com o empresário.

Nesse sentido, a maior dificuldade hoje do RH, e claro, das empresas, é encontrar a pessoa certa para o trabalho certo. Então, a maioria dos recrutadores (68%), de acordo com a pesquisa da Robert Half, considera que buscar – e reter esses talentos – será a

atividade mais desafiadora dos próximos meses, o que faz com que 76% dos entrevistados estejam preocupados com o tema.

Nesse cenário, há quem já esteja apostando em novas táticas para conquistar e reter talentos, como a SWA Sistemas, empresa de tecnologia focada em produtos que profissionalizam a gestão acadêmica das instituições de ensino, e que hoje é considerada um dos principais grupos desenvolvedores de softwares educacionais do Brasil. Por lá, mesmo em um ambiente em que a tecnologia avança a cada dia, é o “capital humano” que faz toda a diferença quando o assunto é crescimento e evolução. Conforme explica o CEO do Grupo SWA, Leandro Scalabrin, ao apostar no “maior e principal ativo ao lado dos clientes”, a empresa vem crescendo ano a ano tanto em termos de faturamento quanto de colaboradores, com a perspectiva de fechar 2022 com a cifra de R\$ 10.000.000,00 e mais de 100 pessoas integrando a equipe.

Onboarding

O segredo dos bons frutos da SWA, natural de Medianeira, no Paraná, começou em um processo de sementeira chamado onboarding, uma espécie de integração dos novos membros durante a fase de experiência. Na prática, o RH da empresa se aproveita do engajamento e motivação natural dos candidatos, ofertando a eles a possibilidade de se capacitar na função e checar se é aquilo que realmente almejam para suas vidas. Ademais, durante o período de experiência, independentemente da vaga a qual pessoa concorre, é concedida uma bolsa de estudos de um projeto de capacitação pessoal e profissional, cuja duração é de três meses, em média. “É como se fosse um estágio, mas a diferença é que aquelas pessoas já estão com a carteira assinada, e independentemente de serem ou não contratadas para fazer parte do time SWA, elas sairão com novos aprendizados”, comenta Scalabrin.

Antes dessa socialização organizacional, a empresa tinha em seu quadro 45 colaboradores. Após a adoção do onboarding, o crescimento foi de 15% em termos número de clientes, o que demandou mais admissões.

Um levantamento de um dos maiores sites de vagas e recrutamento do mundo – o Glassdoor – mostra que um programa de onboarding bem executado melhora a retenção de talentos em até 82%. Ademais, tal processo de “boas-vindas” contribui para um impulso de 70% na produtividade empresarial desde o primeiro dia de trabalho do novo membro. Leandro confirma esses dados e pontua que, atualmente, na SWA Sistemas, a relação empresa-cliente está “de vento em popa”, uma vez que a startup consegue garantir a satisfação e a fidelização de quem procura suas soluções e serviços.

Ana Laura Bosio foi uma das alunas de onboarding que está na SWA há 6 meses. Ela entrou para atuar no segmento comercial e em menos de 4 meses recebeu uma proposta para atuar no time de

marketing, vendo assim uma alavancagem tanto em termos de remuneração quanto profissional: “Por aqui, todas as pessoas que participaram do processo seletivo comigo foram contratadas e já subiram de cargo. É muito gratificante ver isso porque o incentivo no trabalho é a chave para o nosso sucesso, o que se reflete na própria empresa”.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/22/2022

SETOR PORTUÁRIO BATE RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS EM OUTUBRO COM PARTICIPAÇÃO DE MAIS DE 80% DOS TUPS

Redação Portogente

A movimentação portuária de combustíveis e óleos minerais atingiu em outubro a maior quantidade no ano de 2022. Segundo levantamento do DATaPort, banco de dados do setor portuário da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), foram 27,9 milhões de toneladas movimentadas, um crescimento de 4,2% em relação ao mesmo período do ano anterior. Os Terminais de Uso Privado (TUPS) tiveram participação decisiva, sendo responsáveis por 81,7% da movimentação desse tipo de carga. Os portos públicos e privados apresentaram seus melhores números históricos de outubro, com 5,4 e 22,5 milhões de toneladas movimentadas no mês, respectivamente.



ATP 2

Entre os terminais privados com maior crescimento no período, estão o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (Transpetro), com crescimento de 57,3% e 6,2 milhões de toneladas movimentadas; o Terminal de petróleo da Vast Infraestrutura (no Porto do Açu), com crescimento de 37,8% e 3,8 milhões de toneladas movimentadas e o Terminal de Almirante Barroso (Transpetro), com crescimento de 8,3% e 5 milhões de toneladas movimentadas.

O presidente da ATP, Murillo Barbosa, lembra que os terminais privados historicamente comandam a movimentação de granel líquido. Segundo ele, no comércio exterior, houve um reaquecimento na demanda global do petróleo em outubro, motivado principalmente pelo aumento nas atividades de compra de países como China, Estados Unidos e Índia.

“Esse fenômeno pode ser observado nos índices de exportações brasileiras do período, de acordo com dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Os cinco maiores destinos de combustíveis brasileiros por via marítima foram: China, Índia, Singapura, Holanda e Estados Unidos”, destaca Barbosa.

Outro fato importante foi o avanço da demanda mundial (+1,7 milhões de barris por dia que o ano anterior) não acompanhar a produção global, que apresentou um declínio de 228 mil barris por dia comparado ao período anterior. Grandes produtores como Rússia e Arábia Saudita viram sua produção abaixo de metas estabelecidas para o período, explicando o contexto da produção global.

No Brasil, segundo dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), acontece justamente o oposto da tendência mundial. Outubro teve a maior produção já registrada nacionalmente, tanto de petróleo quanto de gás natural. Foram 3,24 milhões de barris por dia de petróleo e 148,7 milhões de metros cúbicos por dia de gás natural, com crescimentos de 16,8% e 12,9% em relação ao ano anterior, respectivamente. Grande parte dessa produção é da Petrobrás; já que a empresa foi responsável por cerca de 90,8% do total produzido nacionalmente, com 75,2% desse montante vindo do pré-sal.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/22/2022

FENOP PARABENIZA LULA PELA RECRIAÇÃO DE MINISTÉRIO DOS PORTOS E PELO ANÚNCIO DE MÁRCIO FRANÇA À FRENTE DA NOVA PASTA

Redação Portogente

Sérgio Aquino fala sobre expectativas positivas do setor portuário com a recriação de ministério para os portos brasileiros.

*Fátima Ribeirão
Portogente*

O presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), anunciou, em 22 de dezembro último, o ex-governador paulista Márcio França (PSB) como ministro de Portos e Aeroportos no futuro governo, que se inicia em 1º de janeiro de 2023. O anúncio teve grande repercussão alvissareira no setor portuário nacional, como atesta Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). “A retomada da estrutura ministerial no governo para os portos, agora com o setor aeroportuário, nos traz à lembrança a experiência exitosa da então Secretaria Especial de Portos [SEP] entre os anos 2007 e 2010”, ressalta Aquino, acrescentando que a entidade encaminhou a pauta de temas estratégicos do setor portuário à ministra Miriam Belchior, responsável, na equipe de transição do futuro governo, pela área de Infraestrutura. Entre os temas estão a discussão da legislação laboral atinente ao trabalho portuário, a nomeação de gestores profissionais e recuperação das competências das administrações portuárias e dos conselhos de autoridades portuárias (CAP), como a deliberativa, e não apenas consultiva como é atualmente.

Leia também * Brito quer acidente fatal zero no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/artigos/12283-brito-quer-acidente-fatal-zero-no-porto-de-santos>

Em declaração ao Portogente, o presidente da Fenop observou que a entidade avalia o posicionamento do presidente eleito Lula sob dois focos: “Primeiramente, sob o aspecto da estrutura, ou seja, a forma da organização estrutural que está sendo definida dentro do governo que é a recriação do Ministério dos Portos e, depois, o perfil de quem vai assumir, se é um secretário ligado a um ministro ou se é um ministro diretamente ligado ao presidente. Sob esses dois aspectos avaliamos que a sinalização que o futuro governo nos dá é muito positiva.”



Sérgio Aquino, presidente da Fenop, propugna uma interlocução positiva entre setor e futuro ministro dos Portos e Aeroportos. Crédito: Coluna Cais das Letras.

Para Aquino, com relação à forma, se está retomando uma experiência que foi muito positiva e que será potencializada com a inclusão do setor aeroportuário, “portos e aeroportos são dois instrumentos logísticos fundamentais para a economia do País e ganham o devido protagonismo quando compõem um ministério único ligado diretamente à Presidência da República”,

endossa a liderança empresarial portuária.

Ele lembra que, no segundo governo Lula [2007-2011], foi criada a Secretaria Especial de Portos, com status ministerial, que teve à frente Pedro Brito, entre os anos de 2007 e 2010, “que apresentou um resultado muito positivo naquele momento com uma ligação com o segmento portuário, e não eram todos os portos, agora temos de uma maneira mais potencializada, todo o sistema portuário e aeroportuário. Vemos realmente como positiva a retomada de ação que já foi muito exitosa”.

A indicação do nome de Márcio França, ex-governador paulista [2018 a 2019], prefeito de São Vicente por dois mandatos [primeira eleição em 1996, sendo reeleito em 2000, com 93% dos votos válidos] e deputado federal também por dois mandatos [entre 2006 e 2010], como ministro da nova

pasta também é definida como uma sinalização positiva pela Fenop. Sérgio Aquino faz uma avaliação do nome: “Ele tem experiências administrativas importantes ao longo da sua carreira política e, o principal, tem conhecimento do setor portuário. Além disso, ele é originário de uma região portuária, pois já foi prefeito de São Vicente, da Baixada Santista. Como deputado federal teve uma atuação importante para o setor portuário.”

Aquino acrescenta que França também é do PSB, mesmo partido do então ministro Pedro Brito, da SEP, cuja atuação é elogiada pelo presidente da Fenop. “Esperamos a repetição dos resultados positivos daquela época”, declara.

O presidente da Fenop espera que a entidade tenha uma interlocução propositiva com o futuro ministro Márcio França, “pois precisamos recuperar o debate sobre a questão da legislação laboral portuária. O Brasil está na contramão do que o mundo tem como melhores práticas laborais”, diz Aquino. Segundo ele, o País não vem cumprindo a Convenção 137 e recomendação, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ambas tratam do trabalho portuário.

Editorial Portogente * Márcio França, futuro ministro dos Portos, promoveu estudo Porto Oceânico de Praia Grande

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115174-marcio-franca-futuro-ministro-dos-portos-promoveu-estudo-porto-oceanico-de-praia-grande>

Outra pauta da agenda portuária já em mãos da equipe de transição, ressalta Aquino, é retomar, com urgência, a descentralização dos portos, recuperando as administrações portuárias locais e suas competências legais”, diz. Nessa mesma linha, a Fenop destaca a importância de recuperar a estrutura antiga dos CAPs, mas com algumas adequações, como incluir a presença dos terminais privativos (TUPs) no CAP, quando eles utilizam a infraestrutura do porto organizado. “É também pauta nossa que os conselhos de autoridades portuárias restabeleçam competências importantes, como a deliberativa. Todavia, prevendo-se, para o caso de portos desestatizados, que sejam definidos alguns temas como obrigatoriamente consultivos”, explica Sérgio Aquino.

O presidente da Fenop ressalta que, de maneira geral, neste momento, a entidade parabeniza o presidente Lula pela recuperação da estrutural ministerial para os portos e pela indicação do nome de Márcio França. “A nossa preocupação agora é acompanhar as nomeações das administrações portuárias, esperamos que tenham perfis profissionais, e a recuperação das competências locais. Porque não adianta profissionais de primeiro nível sem ter as competências legais para atuar. A Fenop está à disposição e quer ter o mais rapidamente possível uma interlocução mais próxima com o futuro ministro. Mas já desejamos sucesso ao ministro que, reiteramos, tem competência e conhecimento da área portuária”, finaliza Sérgio Aquino.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/22/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – EM BUSCA DO CRESCIMENTO INDUSTRIAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A reinstituição de uma pasta para tratar especificamente do setor industrial no Governo Federal - no caso, a criação do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) - teve uma boa recepção do mercado. A Confederação Nacional da Indústria (CNI), principal órgão do segmento, destacou a medida como uma ferramenta para fortalecer esse mercado, impulsionar a produção e aquecer a economia e a competitividade, especialmente tendo à frente o vice-presidente eleito, Geraldo Alckmin (PSB).

Conforme reportagem publicada na edição desta terça-feira do jornal BE News, o maior desafio do novo Mdic será elaborar uma política industrial moderna, de longo prazo, atenta à transição do País para uma economia de baixo carbono e em sintonia com o que está sendo feito pelas principais economias do mundo nessa área. E essa política deverá contemplar uma estratégia nacional para a inovação, fortalecendo o comércio exterior e ampliando a presença brasileira nas cadeias globais de valor.

O presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, chegou a citar que Alckmin tem ciência das prioridades da agenda de desenvolvimento do País e da indústria e das ações necessárias para reverter a desindustrialização nacional. "O futuro ministro é um político hábil, com a experiência de ter governado o estado mais industrializado do País e conhecimento do que é necessário para o desenvolvimento e o fortalecimento da indústria", afirmou Andrade. E complementou lembrando que as principais economias globais estão estimulando suas indústrias, tendência que o Brasil deve seguir.

Assim, a CNI deixa claro os primeiros e mais importantes desafios de Alckmin. Caberá a ele, gestor experiente, principalmente por ter estado à frente do estado mais desenvolvido do País, São Paulo, estabelecer uma política de desenvolvimento industrial e, assim, reaquecer um setor que tem perdido espaço na economia nacional nos últimos anos e que é estratégico para o presente e o futuro do Brasil.

Não se trata de apenas dar incentivos tributários, mas definir políticas que fortaleçam o setor industrial e amplie sua competitividade, especialmente diante do mercado externo. Não se pede uma reserva de mercado - e nem esse é o caminho, pelo contrário. O governo deve propiciar as ferramentas necessárias para o setor crescer e conquistar seu consumidor e deixá-lo livre para isso, sem artificialismos, que têm um alto preço a ser pago.

Em sua manifestação, a CNI acaba por evidenciar os principais desafios do Mdic. Agora é o momento de Alckmin, ao lado da equipe do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva, se debruçar sobre esses desafios e trabalhar para vencer esses desafios. Já passou da hora de o Brasil ter sua indústria fortalecida - não por decreto, mas por meios próprios.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/22/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TRANSNORDESNA 1

Os investimentos necessários para a implantação da Malha Nordeste da Ferrovia Transnordestina foram acertados entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a concessionária da via férrea, a Transnordestina Logística S.A. (TLSA). Os projetos, seus custos e cronograma de realização constam do primeiro termo aditivo da concessão, assinado pelas duas partes na última sexta-feira, em reunião na sede da ANTT, em Brasília.

TRANSNORDESNA 2

O termo aditivo também alterou trechos da concessão, adequou investimentos e definiu novas obrigações e sanções, em caso de descumprimento. E ainda foram estabelecidas as condições para a devolução do trecho Salgueiro-Porto de Suape, em Pernambuco. O texto estabelece um prazo de até sete anos para a conclusão das obras do trecho remanescente da TLSA, contado a partir da assinatura do termo e o estabelecimento de um novo cronograma de obras.

COVID-19

A alíquota de importação de mais de 600 produtos utilizados no combate à Covid19 continuará zerada até 31 de março do próximo ano. Entre os produtos beneficiados, estão remédios, equipamentos hospitalares, itens de higiene pessoal e insumos usados para conter a pandemia. Originalmente o benefício terminaria agora no final do ano. O novo prazo foi definido na última reunião do Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) do Governo Federal, realizada no último dia 19.

IMPORTAÇÃO

Nessa mesma sessão, a Gecex prorrogou a redução a zero do Imposto de Importação, via Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum do Mercosul (Letec), de artigos como carnes (de boi e de frango), café, trigo (inclusive farinha), milho, óleo de soja, bolachas, massas, açúcar e etanol. O benefício, que terminaria no final do mês, vai prosseguir até 31 de janeiro, para o etanol, e 31 de março para as outras mercadorias.

TAP

A TAP Air Portugal anunciou que irá ampliar a quantidade de voos para o Brasil durante o verão europeu (inverno brasileiro) no próximo ano. Haverá mais um voo por semana para Belém (chegando a quatro), para Belo Horizonte (sete), Brasília (seis) e Salvador (seis). E terá mais dois por semana para Guarulhos (20).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/22/2022

NACIONAL - PORTOS REGISTRAM MOVIMENTAÇÃO RECORDE DE COMBUSTÍVEIS E ÓLEOS MINERAIS

Ao todo, 27,9 milhões de toneladas foram operadas, 4,2% a mais em relação ao mesmo mês do ano anterior

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



Os portos públicos e privados apresentaram seus melhores números históricos de outubro, com 5,4 e 22,5 milhões de toneladas movimentadas no mês, respectivamente

A movimentação de combustíveis e óleos minerais nos portos foi recorde em outubro, 27,9 milhões de toneladas, perfazendo um aumento de 4,2% em relação ao mesmo mês do ano anterior. Desse total, os terminais de uso privado (TUP) operaram 81,7% da carga. É o que aponta o levantamento do Dataport, o banco de dados da Associação de Terminais

Portuários Privados (ATP).

De acordo com a ATP, os portos públicos e privados apresentaram seus melhores números históricos de outubro, com 5,4 e 22,5 milhões de toneladas movimentadas no mês, respectivamente.

Entre os terminais privados com maior crescimento no período estão dois da Transpetro: o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis, no Rio de Janeiro, com aumento de 57,3% e 6,2 milhões de toneladas movimentadas, e o Terminal de Almirante Barroso, em São Sebastião (SP), com alta de 8,3% e 5 milhões de toneladas movimentadas. Além desses, o Terminal de Petróleo da Vast Infraestrutura (no Porto do Açu, também no Rio de Janeiro), registrou crescimento de 37,8%, com 3,8 milhões de toneladas movimentadas.

Divulgação



ESSE FENÔMENO (REAQUECIMENTO DA DEMANDA GLOBAL DE PETRÓLEO) PODE SER OBSERVADO NOS ÍNDICES DE EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DO PERÍODO. OS CINCO MAIORES DESTINOS DE COMBUSTÍVEIS BRASILEIROS POR VIA MARÍTIMA FORAM CHINA, ÍNDIA, SINGAPURA, HOLANDA E ESTADOS UNIDOS"

MURILLO BARBOSA
diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

O diretor-presidente da ATP, almirante Murillo Barbosa, lembrou que os terminais privados historicamente comandam a movimentação de granel líquido. Segundo ele, no comércio exterior houve um reaquecimento na demanda global do petróleo em outubro, motivado principalmente pelo aumento nas atividades de compra de países como China, Estados Unidos e Índia.

"Esse fenômeno pode ser observado nos índices de exportações brasileiras do período, de acordo com dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Os cinco maiores destinos de combustíveis brasileiros por via marítima foram China, Índia, Singapura, Holanda e Estados Unidos", observou Barbosa.

Também chama atenção o fato de o avanço da demanda mundial - 1,7 milhão de barris por dia a mais que o ano anterior - não ter acompanhado a produção global, que apresentou um declínio de 228 mil barris por dia comparado ao período anterior. Grandes produtores como Rússia e Arábia Saudita viram sua produção abaixo de metas estabelecidas para o período, explicando o contexto da produção global.

Mas conforme a ATP, no Brasil, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), acontece justamente o oposto da tendência mundial. Outubro teve a maior produção já registrada nacionalmente, tanto de petróleo quanto de gás natural. Foram 3,24 milhões de barris por dia de petróleo e 148,7 milhões de metros cúbicos por dia de gás natural, com crescimentos de 16,8% e 12,9% em relação ao ano anterior, respectivamente. Grande parte dessa produção é da Petrobras; já que a empresa foi responsável por cerca de 90,8% do total produzido nacionalmente, com 75,2% desse montante vindo do pré-sal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/22/2022

NACIONAL - PARA CNI, CRIAÇÃO DE MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO VAI FORTALECER O SETOR

Presidente da entidade espera política alinhada à inovação, baixo carbono e que estimule a competitividade no comércio exterior

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

Fortalecimento da indústria, com aumento de produção, economia aquecida, agenda ambiental e competitividade no comércio exterior. É o que espera a Confederação Nacional da Indústria (CNI) com a criação do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e a indicação do vice-presidente eleito Geraldo Alckmin para comandá-lo.

Na avaliação da CNI, o principal desafio do novo ministério será construir uma política industrial moderna, de longo prazo, atenta à transição do País para uma economia de baixo carbono e em sintonia com o que está sendo feito pelas principais economias do mundo nessa área.

A entidade defende que a política industrial a ser implementada precisa contemplar uma estratégia nacional para a inovação, promovendo ainda o fortalecimento do comércio exterior, com

recomposição dos instrumentos de financiamento e garantias, além ampliar a participação do Brasil nas cadeias globais de valor, aproveitando as vantagens competitivas do país.



A CNI esma que com uma política industrial eficiente e moderna, a indústria aumentará sua participação no PIB de 22% para 25% entre três e quatro anos

Para o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, Alckmin conhece as prioridades da agenda de desenvolvimento do País e da indústria e o que precisa ser feito para reverter o processo precoce de desindustrialização nacional. “O futuro ministro é um político hábil, com a experiência de ter governado o estado mais industrializado do País e conhecimento do

que é necessário para o desenvolvimento e o fortalecimento da indústria”, afirmou Andrade.

“A recuperação da economia nacional passa por melhores condições para a indústria retomar o seu fôlego, voltar a produzir em plena capacidade, competir de maneira mais eficiente e voltar a crescer”, observou. “Isto porque o setor é o que mais dinamiza a economia, paga mais impostos, gera melhores empregos, induz a inovação e contribui para o aumento da competitividade dos demais segmentos”, defendeu.

O executivo destacou ainda que iniciativas para estimular a indústria estão sendo levadas a sério pelas principais economias do mundo e o Brasil não pode ficar de fora dessa tendência.

ACNI esma que com uma política industrial eficiente e moderna, a indústria aumentará sua participação no Produto Interno Bruto (PIB) de 22% para 25% entre três e quatro anos.

De acordo com a CNI, essa presença mais ampla do setor industrial na economia tem um efeito em cascata, pois cada R\$1 produzido na indústria gera R\$ 2,44 na economia nacional como um todo, um valor maior do que é gerado pelos demais segmentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/22/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE MACEIÓ RECEBE MAIOR NAVIO DE CRUZEIRO DE SUA HISTÓRIA

MSC Seashore atracou ontem e é considerado um marco para Alagoas

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A embarcação, vinda de Santos (SP), com 5.546 mil passageiros, seguirá viagem com destino a Salvador

O Porto de Maceió (AL) recebeu ontem (26) o navio MSC Seashore, o maior de cruzeiro que já atracou no complexo da capital alagoana. A chegada dele é considerada um marco para o Estado, de acordo com a secretária do Desenvolvimento Econômico e Turismo de Alagoas, Caroline Balbino.

A embarcação, vinda de Santos (SP), com 5.546 mil passageiros, tem como destino a cidade de Salvador (BA).



“A chegada do MSC Seashore é sinônimo do sucesso da alta temporada em Alagoas e também um marco, visto que esse não é só o maior navio da temporada de cruzeiros 2022/ 2023, como também o maior a atracar no Estado, trazendo 5.546 mil visitantes. A chegada dele demonstra os esforços do Governo de Alagoas na promoção do nosso destino nacionalmente e internacionalmente”, declarou Caroline.

Para o diretor da Luck Recepvo, Alejandro Velasquez, a temporada de cruzeiros vai aquecer a economia alagoana.

“A chegada dos navios em Alagoas contempla não somente a cidade de Maceió, mas todo o Estado, uma vez que muitos visitam outros municípios durante a estadia aqui. A temporada de cruzeiros gera emprego para quem trabalha com turismo e divulga o Des- no Alagoas lá fora”, disse.

Velasquez pontuou ainda que a venda de passeios para a chegada do MSC Seashore foi dentro do esperado, sendo ofertados passeios para conhecer as praias de Ipioca, Paripueira, Francês e Gunga. Além disso, city tours por Maceió estiveram entre os circuitos optados pelos visitantes.

De acordo com levantamento da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia), entidade que atua na regulamentação, promoção e expansão desta atividade no Brasil, quem viaja de cruzeiro gasta, em média, cerca de R\$ 605 por dia em Alagoas.

Recepção

Os turistas que desembarcam em Maceió estão sendo recepcionados no terminal portuário com apresentações culturais e uma feira onde são comercializados diversos artigos do artesanato alagoano, além de peças e adereços de artesãos vinculados ao programa Alagoas Feita à Mão.

A recepção conta ainda com divulgação do Destino Alagoas, por meio de uma campanha com nova identidade visual, e a distribuição de guias de bolso de alguns polos turísticos do Estado e a degustação de iguarias da gastronomia alagoana.

A atividade turística em Alagoas tem o selo Safe Travels da WTTC (World Travel & Tourism Council), entidade de turismo internacional que reconhece destinos ao redor do mundo que tenham implementado protocolos sanitários em padrão mundial.

No total, 11 municípios alagoanos foram contemplados com a certificação internacional - Pilar, Penedo, Maragogi, Porto de Pedras, Piranhas, Japaranga, Delmiro Gouveia, Marechal Deodoro, Roteiro, Passo de Camaragibe e Maceió.

O Estado também registra 2.335 empreendimentos com o selo do Turismo Responsável do Ministério do Turismo, ocupando o primeiro lugar do Nordeste em emissão de selos.

As duas certificações levam em consideração a prática de condutas que tragam segurança para turistas, trabalhadores e moradores das regiões turísticas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/22/2022

REGIÃO NORDESTE - EMPRESAS QUEREM AUMENTAR MOVIMENTAÇÃO DE PETCOKE EM CABEDELLO

Representantes das empresas Oxbow Brasil, Oxbow USA e Petrobras visitaram o complexo para discutir o assunto

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Representantes das empresas Oxbow Brasil, Oxbow USA e Petrobras visitaram neste mês o Porto de Cabedelo, na Paraíba, para conversar sobre a possibilidade de aumentar suas movimentações

de exportação e importação de petcoke via complexo. Segundo a assessoria do porto, o encontro foi apenas uma reunião inicial para apresentação dos novos cenários.

A intenção é fruto das obras de melhorias e ampliações que estão sendo feitas no porto, entre elas a dragagem, que ofertará uma nova profundidade ao atracadouro, passando de 9,14 metros para 11 metros, além da ampliação da largura da bacia de evolução em 300 metros. O investimento chega a R\$ 95 milhões.



O Porto de Cabedelo está se preparando para atender a novas demandas que surgirão com o fim dos trabalhos de dragagem, previsto para 2023

Os executivos foram recebidos pela gerente de Operações, Nelly Christine, e pelo engenheiro Nicholas Ferreira. Na oportunidade, todos fizeram uma visita técnica pelo complexo e conheceram os projetos que estão em andamento, entre eles as obras, a dinâmica de operação e os diferenciais do atracadouro.

Na comitiva estiveram representando a Petrobras Magno Cardoso e Alex Moreira (Atendimento Comercial), Gustavo Andrade e Paula Lopes (gerentes) e Cesar Meira (Logística e Planejamento). Representando a Oxbow USA, participaram do encontro Ewoud Colenbrander (VP Internacional de Operações) e Wassim Ghanem (Markeng). Pela Oxbow BR, Rodrigo de Borba, José Sandes, Adriano Araújo e Nelson Carvalho (gerentes) e Augusto César (coordenador).

NOVO HORIZONTE

O Porto de Cabedelo está se preparando para atender a novas demandas que surgirão, principalmente, com o fim dos trabalhos de dragagem, previsto para 2023. O novo horizonte permitirá operações com navios carregados com até 55 mil toneladas, representando um ganho de até 57% em relação à movimentação de volume de cargas.

As esmavas também são positivas em relação às ofertas de emprego no complexo, além de reflexos para a economia paraibana.

Outra obra em andamento é a construção do pátio de caminhões de Cabedelo, o Truk Center, que deve regular o estacionamento dos veículos de carga, reduzir a formação de filas de caminhões que circulam no entorno, melhorar a relação porto-cidade, aprimorar a gestão do fluxo e diminuir o estacionamento irregular dos veículos de carga nas vias próximas do porto e de seus terminais.

A intenção é ampliar a eficiência nas operações portuárias, que tendem a crescer após a conclusão da dragagem e com as expansões em curso nos terminais que operam no complexo.

O investimento nesta obra é de R\$ 12 milhões, viabilizado pelo Programa de Parcerias Público-Privada (PROPPP-PB) do Governo da Paraíba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/22/2022

REGIÃO NORDESTE - TCU AUTORIZA REFORMULAÇÃO CONTRATUAL DA TRANSNORDESTINA

Decisão deve garantir retomada das obras da ferrovia

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou no último dia 13 a permissão para a reformulação de contrato da construção da Ferrovia Transnordestina, o que deve garantir a retomada das obras

que preveem 1.753 quilômetros de trilhos conectando Eliseu Martins, no Piauí, aos portos de Suape, em Pernambuco, e Pecém, no Ceará. Os trabalhos foram iniciados em 2008 e deveriam ser concluídos em 2012, mas seguem em andamento após diversas paralisações.



Mesmo com mais da metade do caminho ainda a ser construído, vários trechos da Ferrovia Transnordestina estão em obras atualmente

A FERROVIA TRANSNORDESTINA FOI INICIADA EM 2008 E DEVERIA SER CONCLUÍDA EM 2012, MAS A OBRA SEGUE EM ANDAMENTO APÓS DIVERSAS PARALISAÇÕES.

O objetivo do modal é interligar 81 municípios, integrando os centros produtores do Nordeste aos principais polos de exportação do país, além de aproximar o escoamento do Centro-Oeste a mercados

internacionais como Europa e Ásia. A obra é controlada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

O relator do processo no TCU, ministro Walton Alencar, disse haver interesse público na continuidade do projeto, principalmente devido à sua importância estratégica, que deve elevar a competitividade da produção agrícola e mineral da região Nordeste.

Para o deputado federal Danilo Forte (UNIAO-CE), a obra é relevante também para a geração de empregos na região. “É um absurdo que uma obra tão importante, que já movimentou tantos recursos, só agora esteja ganhando um novo direcionamento, proa- vo, no sendo da concretização do projeto”, declarou.

Em julho deste ano, o TCU também liberou a retomada de aportes via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES). Os repasses públicos estavam proibidos desde 2017, após o ministro Walton Alencar propor a medida, na época, alegando “risco concreto de danos ao erário público” e “sério descompasso entre os investimentos e o cronograma físico e contábil” da obra. Só do BNDES, a obra já consumiu R\$6 bilhões.

Mesmo com mais da metade do caminho ainda a ser construído, vários trechos da Ferrovia Transnordestina estão em obras atualmente.

Informações do Conselho Temático de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Coinfra) apontam que o trecho Trindade (GO)/Eliseu Martins (PI) estaria com 50% das obras concluídas, contemplando 300 km no total. Já o segmento entre Salgueiro (PE) e Milagres (BA) têm trabalhos sendo feitos entre as cidades cearenses de Missão Velha e Piquet Carneiro, contabilizando 200 km.

De Piquet Carneiro, faltaria finalizar as obras até o Porto do Pecém, com um total de 508 km de ferrovia, previstas para começarem no fim de 2023 com conclusão entre fim de 2025 e início de 2026.

RETOMADA

A retomada das obras da ferrovia é positiva também para o Terminal Portuário de Uso Privado (TUP) da Nordeste Logística (Nelog), que será construído em uma área de 83,5 hectares no Porto do Pecém, e tem como um dos objetivos integrar a Transnordestina.

O TUP abrangerá quatro terminais para o transporte de minério de ferro, grãos agrícolas, fertilizantes e contêineres (carga geral).



O relator do processo no TCU, ministro Walton Alencar Rodrigues, disse haver interesse público na continuidade da Transnordestina

A expectativa é que o empreendimento gere 2.000 empregos diretos na fase de obras, além de 6.000 postos de trabalho diretos e indiretos quando estiver totalmente operacional, o que deve ocorrer em 2026, junto com a possível conclusão da ferrovia. A instalação do TUP deve começar no ano que vem, após a liberação da licença ambiental.

Estudos da companhia indicam que o terminal deverá incrementar em 600 navios por ano a movimentação no Porto do Pecém.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/22/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTÉRIO DA ECONOMIA VAI PRORROGAR ISENÇÃO DE IMPOSTOS SOBRE COMBUSTÍVEIS APÓS ACORDO ENTRE GUEDES E HADDAD

Para manter redução de tributos, é necessária medida provisória assinada por Bolsonaro
Por Manoel Ventura e Geralda Doca — Brasília



Isenção de impostos federais sobre os combustíveis pode ser prorrogada por 30 dias
Brenno Carvalho/Agência O Globo

O Ministério da Economia pretende prorrogar nesta semana a isenção de impostos federais sobre os combustíveis, em acordo entre a atual equipe econômica liderada pelo ministro Paulo Guedes e o futuro chefe da pasta, Fernando Haddad. Para isso, precisa ser editada uma medida provisória (MP) ou um decreto, assinados pelo presidente Jair Bolsonaro. A

expectativa é que a prorrogação seja temporária, por 30 dias, enquanto o futuro governo decide o que fazer com o assunto de forma permanente.

Se a isenção não for prorrogada, a gasolina, o diesel e o gás de cozinha teriam um aumento súbito de preços a partir da posse de Luiz Inácio Lula da Silva, no próximo domingo.

Ao deixar a sede do governo de transição, em Brasília, na tarde desta terça-feira, Haddad afirmou que ainda não discutiu o assunto com Lula e que terá novidades entre hoje e amanhã.

— Não há uma definição ainda. Eu vou levar para o presidente Lula os cenários que a equipe atual está colocando, para ele (Lula) endereçar o que considera a melhor solução. Não há ainda uma decisão tomada a esse aspecto — disse Haddad.

O governo Bolsonaro zerou neste ano, como estratégia para frear a inflação e também como parte da campanha à reeleição (que acabou derrotada), os impostos PIS/Cofins e Cide sobre combustíveis. Essa redução dos impostos, porém, só vale até o dia 31 de dezembro.

O Orçamento de 2023 já prevê a isenção dos impostos ao longo de todo o ano que vem e de forma permanente. O custo no próximo ano é de R\$ 52 bilhões e inclui também a desoneração do querosene de aviação.

Embora previsto no Orçamento, a isenção do imposto sobre combustíveis precisa ser confirmada por outro instrumento legal, já que a atual legislação só prevê o tributo zerado até o fim do ano.

A possível subida do imposto é uma preocupação urgente da equipe de transição, que teme um tarifaço no primeiro dia do governo Lula. A equipe de transição chegou a propor a edição de uma MP logo no dia 1º renovando a isenção por 90 dias. Para evitar instabilidade, se preferiu tentar um acordo com o atual governo.

Equipe de transição: Novo governo terá de analisar quando e como voltar a tributar combustíveis, diz Nelson Barbosa

Técnicos do Ministério da Economia lembram, porém, que Bolsonaro pode simplesmente ignorar esse acordo e acabar prorrogando a isenção de forma permanente. Inclusive, já há na Casa Civil da Presidência da República uma MP nesse sentido.

A equipe de transição é crítica à desoneração da gasolina, porque considera isso um benefício a um combustível fóssil. Mas ainda não foi tomada uma decisão.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/22/2022

GOVERNO LULA DEVE AVALIAR MAIOR PODER SOBRE ELETROBRAS PRIVATIZADA, RECOMENDA TRANSIÇÃO

União é maior acionista da empresa, mas tem capacidade de voto limitada
Por Manoel Ventura — Brasília



Sede da Eletrobras, no Rio Pedro Teixeira/Agência O Globo

O governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) avalia aumentar o poder sobre a Eletrobras. Embora a empresa de energia elétrica tenha sido privatizada neste ano, a União ainda detém mais de 40% das ações na companhia. A possibilidade consta no relatório final do grupo de Minas e Energia da transição, obtido pelo GLOBO.

“Inquieta e deve ser foco de atenção a perda por parte da União da possibilidade de influenciar os rumos da Eletrobras apesar de continuar sendo o maior acionista da empresa”, diz o relatório.

“Apesar de a União possuir mais de 40% de participação acionária na Eletrobras, pelo estatuto, ela perderá o poder de influenciar os rumos da empresa de forma proporcional às ações que detém, o que pode implicar em prejuízo para a União”, diz o texto. O documento, então, recomenda: “Analisar a viabilidade econômica, jurídica e política da adoção de medidas que permitam que a União tenha direito a voto proporcional ao número de ações ordinárias”.

O documento classifica como uma situação de “alerta” o fato de que a União, juntamente com o BNDES e o BNDESPar, possui 42,7% das ações da Eletrobras com poder de voto, mas lembra que a lei limita a 10% o poder de voto de qualquer acionista ou grupo de acionistas, independentemente da participação acionária.

O grupo ainda quer solicitar à administração da Eletrobras a postergação da realização de assembleias e outras ações estruturantes, “de forma a que o novo governo tenha condição de avaliar se os interesses da União estão sendo preservados”.

A lei que permitiu a privatização da Eletrobras determinou ainda a contratação de 8 mil megawatts de energia por meio de usinas termelétricas a gás natural (a maioria delas colocadas em regiões sem o insumo). A transição calcula que isso representa um custo adicional ao sistema estimado em 367,9 bilhões, a serem pagos pelos consumidores. Por isso, o grupo sugere avaliar “alternativas legais e regulatórias para impedir que estas contratações ocorram”.

O documento aponta a necessidade de “avaliar as consequências do poder de mercado em mão de um único agente econômico privado”, já que a Eletrobras é a maior empresa do setor do país.

O relatório coloca em dúvida um ponto fundamental para a privatização: o processo de mudança na forma como a empresa vende sua energia. A desestatização permitiu trocar um contrato que remunera a energia gerada a um preço fixo por um valor de mercado. O grupo de trabalho quer postergar esse calendário, o que pode impactar no fluxo de caixa da empresa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/22/2022

MP INGRESSA EM AÇÃO CIVIL QUE ACUSA BRACELL DE EXTRAPOLAR LIMITE DE TERRA PARA ESTRANGEIROS

Na ação, empresa é acusada de supostamente camuflar estrutura societária para driblar a lei que limita aquisição de terras por estrangeiros

Por Mariana Barbosa



Fábrica da Bracell em São Paulo Divulgação

O Tribunal de Justiça de São Paulo frustrou a tentativa da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag) de desistir de uma ação civil pública movida contra a Bracell, produtora de celulose controlada pelo grupo asiático Royal Golden Eagle (RGE), numa tentativa de impedir a aquisição de terras acima dos limites legais para estrangeiros.

Em meados de outubro, dias após a Comarca de Marília do TJSP conceder liminar acatando o pedido da Abag e da Associação dos Plantadores de Cana do Médio Tietê (Ascana), proibindo a Bracell de adquirir terras acima dos limites estabelecidos pela lei 5.709/1971, a Abag surpreendeu advogados e parte de seus associados com um pedido de desistência. A decisão de ingressar com ação contra a Bracell foi aprovada em assembleia na Abag em abril.

Sem conseguir desistir da ação, a Abag optou por sair do caso. Em seu lugar no pólo ativo da demanda judicial, o juiz Valdeci Mendes de Oliveira incluiu, na semana passada, o Ministério Público do Estado de São Paulo “para a defesa de direitos e interesses difusos e coletivos fundamentais”.

A Bracell, representada pelo advogado Celso Mori, sócio da banca Pinheiro Neto, e as demais sociedades citadas na ação, incluindo Turvinho Participações e Estrela SSC Holdings, conseguiram suspender parcialmente os efeitos da liminar em novembro. Foi mantida, no entanto, a ordem judicial para que a existência da ação civil pública fosse averbada nas matrículas dos imóveis em que o Grupo Bracell seja proprietário, arrendatário ou parceiro.

Em nota, a Bracell declarou que "seus negócios no Brasil estão de acordo com todas as normas legais vigentes". E que a empresa "segue prestando todos os esclarecimentos legais necessários."

Na ação civil pública, as partes alegam que a Bracell supostamente adota uma estrutura societária desenhada para camuflar a participação majoritária da RGE. De acordo com a ação, em ao menos três cidades paulistas — Oriente, Álvaro de Carvalho e Vera Cruz —, a Bracell teria extrapolado o limite legal de propriedade, de 32,7%, 11,8% e 10,9%, respectivamente.

A ação traz um parecer técnico da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq/USP), que associa as operações da Bracell à diminuição de áreas agricultáveis nos municípios onde a empresa atua, resultando em menor oferta de alimentos e no enfraquecimento da economia local, colocando em risco a segurança alimentar.

A Bracell tem fábricas de celulose em Lençóis Paulista (SP) e Camaçari (BA).

A lei de 1971 estabelece que estrangeiros não podem deter mais de 10% do território de um município, entendimento confirmado por um parecer da Advocacia Geral da União de 2010. A Carta de 1988 deu margem para interpretações divergentes da lei de 1971 ao não fazer distinção entre empresa brasileira e empresa brasileira de capital estrangeiro.

Na ação civil pública, a Ascana é representada pelos escritórios Modesto Carvalhosa e Chiarottino & Nicoletti Advogados.

Correção: a versão original deste post dizia erroneamente que a Bracell tentara suspender a liminar duas vezes sem sucesso. Mas a liminar foi suspensa em novembro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/22/2022

TRANSIÇÃO QUER FUNDO DE ESTABILIZAÇÃO DE PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS E INTERROMPER VENDA DE ATIVOS DA PETROBRAS

Relatório do grupo de Minas e Energia também sugere criação de política para refino de derivados de petróleo

Por Manoel Ventura — Brasília



Plataforma de petróleo no Rio Fábio Guimarães / Agência O Globo

A equipe do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), quer a implementação de um fundo para estabilização do preço dos combustíveis, a criação de um programa para expandir a capacidade de refino nacional de derivados de petróleo e mudanças na forma como a Petrobras vem atuando nos últimos anos.

O relatório do grupo de transição que analisou o setor de Minas e Energia, obtido pelo GLOBO, recomenda também a paralisação de toda a venda de ativos da estatal e a revisão do acordo com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que determinou a venda de refinarias.

Por meio do documento, a transição recomenda que, a partir de um novo Plano Estratégico da empresa, seja criada "uma política pública de expansão do refino nacional".

"O aumento da dependência de importações de derivados tem elevado a vulnerabilidade externa do Brasil para atender o mercado interno nos últimos anos. Isso se deve, por um lado, à atual política

de refino da Petrobras que permitiu a entrada de importadores e, por outro, à política imposta pelo Cade de venda das refinarias da Petrobras”, diz o texto.

Para o grupo de transição, é possível criar, em 90 dias, um fundo ou uma conta de estabilização para atuar na contenção dos impactos econômicos das elevações súbitas no preço do barril de petróleo.

“Seja por nova lei ou por regulamentação, o governo deve assegurar o ferramental necessário para atuar em casos de flutuação extrema dos preços de combustíveis. Trata-se de tema de forte sensibilidade política, cuja prevenção pode representar mais espaço de manobra ao governo em situação de crise”, diz o texto.

Ancelmo Gois: Possível volta da política intervencionista na Petrobras pelo PT ganhou um apelido. O Brasil importa hoje cerca de 30% do óleo diesel consumido no país e cerca de 15% da gasolina. Atualmente, a Petrobras adota uma política de preços que traz para o mercado interno as variações do dólar e do valor do barril de petróleo, o que é criticado pelo novo governo. Apesar dessa posição, o relatório não apresenta uma sugestão de como substituir essa política.

O aumento da capacidade de refino do país já foi uma política que se tentou ser implementada na Petrobras durante governos petistas. A partir de 2006, vieram projetos de novas refinarias — especialmente o Comperj (no Rio de Janeiro), e Abreu e Lima (em Pernambuco) — e as refinarias premium (no Maranhão e no Ceará). Os investimentos não aconteceram na dimensão que se projetava e viraram alvos da Operação Lava Jato, que apontou esquemas de desvios de dinheiro em obras da empresa.

A Petrobras projetava chegar à marca de 3,4 milhões de barris refinados por dia em 2015, o que colocaria o Brasil entre os cinco países com maior produção de derivados de petróleo. Essa marca nunca foi atingida e não consta dos planos atuais. Em 2021, as refinarias da Petrobras processaram 1,9 milhões de barris por dia, volume próximo do registrado em 2008.

O documento da transição recomenda fortalecer a participação da Petrobras principalmente no segmento de gás natural, no abastecimento e em renováveis. Por isso, quer revisar o acordo com o Cade que obrigou a empresa a se desfazer de oito de suas 13 refinarias.

O acordo também obriga a Petrobras a se desfazer de todos os ativos de gás natural, o que, para a transição, pode criar dificuldades para a expansão da infraestrutura de gás no curto prazo. A equipe quer também interromper os processos de desenvolvimento, em curso na estatal.

O documento da transição fala ainda em implementar uma nova política de conteúdo local que, segundo o texto, visaria reinserir os fornecedores nacionais na cadeia produtiva de óleo e gás, levando-se em conta a nova realidade do setor.

“Isso não significa retomar elevados percentuais de compras nacionais, mas criar um modelo que permita uma participação em determinadas fases do processo de exploração e produção (de petróleo)”, diz o texto.

Percentuais considerados elevados de conteúdo local foram uma das marcas da política energética do governo Dilma Rousseff (2011-2016), o que foi criticado por especialistas. Depois, esses percentuais diminuíram, o que reduziu o valor gasto com empresas brasileiras em serviços e projetos durante a exploração e a produção das áreas. Para o mercado, é considerado um alívio nos custos operacionais.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/22/2022

CONGRESSO DEIXA BOMBA FISCAL DE AO MENOS R\$ 79 BI PARA O PRÓXIMO GOVERNO

Valor representa quase a metade do espaço aberto no Orçamento pela "PEC da Transição"
Por Geralda Doca e Eliane Oliveira — Brasília e Rio



Decisões do Congresso. De recursos para o piso da enfermagem a reajustes salariais do funcionalismo, votações nos últimos dias de trabalho do Legislativo vão pressionar as contas públicas em 2023 Cristiano Mariz/Agência O Globo

Nos últimos dias de trabalho do Legislativo em 2022, o Congresso Nacional aprovou um conjunto de medidas que ampliam os gastos públicos do governo eleito em ao menos R\$ 79 bilhões. A quantia representa quase metade do espaço aberto no Orçamento de 2023, de R\$ 168 bilhões, com a "PEC da Transição".

A proposta de emenda constitucional aprovada pelos parlamentares viabiliza a manutenção do Bolsa Família de R\$ 600 e o cumprimento de promessas de campanha de Luiz Inácio Lula da Silva. Para especialistas, a aprovação de "bombas fiscais" perto do fim do ano aumenta as incertezas em relação à trajetória da dívida pública em 2023.

O somatório inclui ações diversas. Estão na lista R\$ 10 bilhões de fundos federais que serão usados para custear o pagamento do piso da enfermagem. Há ainda R\$ 25 bilhões de compensação que deverão ser pagos pela União a estados e municípios depois da derrubada do veto presidencial a um trecho da lei que limitou o ICMS sobre combustíveis.

Entram nesta conta aspectos como a inflação usada na proposta orçamentária de 2023. O texto prevê um percentual mais alto do que o esperado pelo mercado. Como o índice corrige o teto de gastos, a regra que limita o aumento dos dispêndios públicos, estimativa mais alta no Orçamento significa limite maior de despesas para o governo. O impacto de ampliação de gastos é estimado em R\$ 24 bilhões.

Projetos em tramitação

Segundo cálculos da XP, o reajuste salarial aprovado para a elite do funcionalismo deve provocar um efeito cascata de R\$ 20 bilhões.

Na última semana de trabalho, os congressistas aprovaram dez projetos de lei com aumento de salário para deputados, senadores, ministros do Supremo Tribunal Federal (STF), servidores do Legislativo e do Judiciário, presidente e vice-presidente da República, procurador-geral da República, defensoria pública e Tribunal de Contas da União (TCU).

O teto salarial dessas categorias serve de base para o vencimento de outros servidores públicos nos demais governos locais.

Os cálculos dos impactos destas iniciativas são da consultoria de Orçamento da Câmara, bancos e de analistas do mercado. Esses valores podem aumentar com outras propostas em estado avançado de tramitação no Congresso, como a aprovação pela Câmara do projeto que prorroga subsídios para geração de energia solar e da recriação de quinquênios para juízes pelo Senado.

Recusa: André Lara Resende recusou convite para ser ministro do Planejamento, diz Haddad
Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF) aprovou, há duas semanas, um acordo entre União e estados para um aperfeiçoamento da Lei Complementar que criou um teto para combustíveis, o

que poderá ter mais impacto para o caixa do Tesouro. As medidas, que podem ser retomadas no início de 2023, têm o potencial bilionário de impacto nas contas públicas.

— A situação é bastante complicada. Já existe um aumento significativo de gastos para o ano que vem, ocupando todo o espaço que está na PEC, que aumenta para R\$ 600 o valor do Bolsa Família e permite um adicional de R\$ 150 (para crianças de até 6 anos). Havia um espaço de R\$ 70 bilhões, de um total de R\$ 145 bilhões, que o próximo governo poderia gastar livremente — disse Tiago Sbardelotto, economista da XP especializado na área fiscal.

Claudio Frischtak, da Inter.B Consultoria, ressaltou que existe uma enorme pressão, vinda de corporações de segmentos do funcionalismo público, para aumentos salariais. A seu ver, isso é uma “sinalização péssima para a sociedade”:

— O problema é gravíssimo. Qualquer pessoa neste país que vive do seu próprio trabalho gostaria de ganhar mais. Infelizmente, o que vemos é uma péssima sinalização, em que os segmentos que têm os maiores salários no funcionalismo público estão se beneficiando de aumentos que vão gerar um efeito cascata.

O economista acrescenta:

— E não falo apenas do governo federal, mas de todas as esferas. O teto de gastos foi uma tentativa altamente meritória de impor um pouco de disciplina nos gastos públicos e forçar os governantes a estabelecer prioridades.

De acordo com Frischtak, o momento é perigoso do ponto de vista fiscal. Uma das soluções possíveis para evitar o descontrole da dívida pública é o aumento de impostos, mas a sociedade não reagiria bem a aumentos da carga tributária.

Com a fixação de um piso para a enfermagem, que fez parte de uma PEC paralela à “da Transição”, a União terá de complementar a diferença de salários pagos à categoria por estados e municípios, entidades filantrópicas e hospitais privados que atendem pacientes do SUS.

A Associação Brasileira das Secretarias de Finanças das Capitais (Abrasf), que representa 26 municípios, afirma que as medidas aprovadas não resolvem o problema. Cita a falta de regulamentação e o risco de dobrar o rombo no orçamento das prefeituras.

Em relação à lei que limitou o ICMS, a ideia do Executivo era compensar os entes federados pela perda global na arrecadação. Com o veto, a União tem que compensar a redução da arrecadação em setores afetados pela mudança na legislação: telecomunicações, energia elétrica, transporte público, além de combustíveis. Essa compensação se estende a segmentos como saúde, educação e Fundeb.

Piora para os mais pobres

O economista Marcos Mendes, pesquisador do Insper, chama a atenção para o desmonte das regras fiscais no apagar das luzes, em nome dos mais pobres. Ele lembra da decisão do ministro Gilmar Mendes, do STF, que dá amparo legal à retirada das despesas do Bolsa Família do teto de gastos. Apesar da aprovação da PEC, diz, a decisão do ministro fica na prateleira e, a qualquer momento, o futuro governo poderá lançar mão:

— Esse negócio de falar em nome dos mais pobres é o abre-alas para entrar em seguida interesse de um monte de gente. Você aumenta o teto de gastos para atender os mais pobres e dá reajuste de salário para a nata do funcionalismo.

Para ele, há risco de efeito inverso ao previsto. Ampliar gastos para beneficiar os mais pobres pode ter impactos como alta da inflação e dos juros. Para ele, o futuro governo avalia que o gasto público resolve todos os problemas, e não leva em conta os efeitos colaterais. (Colaborou Luciana Casemiro)

Impactos em série

- Piso salarial da enfermagem: A decisão do Congresso de autorizar o uso de fundos federais para custear o novo piso salarial dos profissionais de enfermagem terá, segundo especialistas, um impacto fiscal de R\$ 10 bilhões para a União.
- Reajuste para servidores: Foram aprovados aumentos para presidente, vice, deputados, senadores, ministros do TCU e do STF e servidores de Legislativo e Judiciário. Com o efeito sobre outras categorias, o custo chega a R\$ 20 bilhões.
- Outros possíveis impactos: Os efeitos das bombas fiscais podem aumentar se outras propostas com tramitação avançada forem aprovadas, como a prorrogação de subsídios para geração de energia solar e a recriação de quinquênios para juízes.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/22/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

UNIPAR CONSEGUE CERTIFICAÇÃO DE ENERGIA RENOVÁVEL QUE CONSIDERA MATRIZ BRASILEIRA

Fabricante de cloro e soda vem investindo em projetos eólicos e solares
Por Luciana Collet



Para limpar a matriz, empresa vem investindo em projetos eólicos Foto: AP / AP

A fabricante de cloro e soda Unipar obteve a certificação de energia renovável para a eletricidade consumida entre 2020 e 2021. No período, a companhia contribuiu para evitar a emissão de 7.586,92 toneladas de CO2 equivalente entre 2020 e 2021, conforme cálculos consultoria Thymos Energia. O montante equivale ao plantio de 12.645 árvores ou à compensação anual das emissões de 2.107 carros movidos a gasolina, de acordo com o Instituto de

Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

A Thymos desenvolveu metodologia própria para qualificar e quantificar a contribuição evitada de emissões de CO2 equivalente com o uso de energia renovável no Brasil. A certificação considera a quantidade de energia renovável consumida e o fator de emissão do Sistema Interligado Nacional (SIN) - índice que leva em conta o fator de emissão de cada fonte e tem variação mensal, conforme o mix energético que permitiu o fornecimento daquele período.

A consultoria afirma que, embora existam certificações e metodologias internacionais utilizadas para estimar as emissões equivalentes ao consumo de energia, é importante considerar as características próprias do sistema nacional. O País conta com 85,8% de fontes renováveis em sua matriz elétrica, nível muito superior ao observado no resto do mundo. Com isso, apresenta índices de emissão inferiores à média global.

Atividade química é eletrointensiva

A Unipar está entre as maiores indústrias químicas do País. O setor é considerado eletrointensivo e a energia elétrica chega a corresponder a 40% dos custos de produção, a depender das características de cada fábrica.

No caso da Unipar, grande parte da demanda por energia provém de fontes renováveis. A empresa tem investido em projetos eólicos e solares e privilegia a aquisição de energia limpa em contratos estabelecidos no mercado livre. A fabricante tem como meta alcançar 60% de sua demanda por energia atendida por fontes renováveis até 2025.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/22/2022

SIMONE TEBET ACEITA CONVITE DE LULA PARA SER MINISTRA DO PLANEJAMENTO

Confirmação de Tebet no Planejamento encerra longas semanas de discussões e pode destravar a montagem final da composição da equipe de Lula

Por Felipe Frazão

BRASÍLIA - A senadora Simone Tebet (MDB-MS) aceitou o convite do presidente diplomado, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), para ser ministra do Planejamento. O anúncio foi feito nesta terça-feira, dia 27, pelo deputado Alexandre Padilha (PT-SP), futuro titular da Secretaria das Relações Institucionais na Presidência da República. Ele negou, porém, que Lula tenha discutido com Tebet mudar a estrutura atual do ministério.

“Temos uma sinalização positiva de que ela aceitou o ministério do Planejamento”, disse Padilha. “O presidente Lula fez o convite à senadora Simone Tebet pelo papel que ela teve no segundo turno, pela qualidade que tem como senadora, como ex-prefeita e capacidade como gestora. Essa foi a motivação.”

O futuro ministro da articulação política disse que não haverá mudança, por enquanto, na estrutura já debatida do governo com Lula e demais ministros. O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que a senadora teria sinalizado interesse em levar para o Planejamento como forma de robustecer a pasta, continua na Casa Civil. A ministra participará do comitê gestor.

O PPI já havia sido vinculado antes à Casa Civil e atualmente faz parte da estrutura do Ministério da Economia. Na prática, o secretário especial do PPI, que se reporta ao ministro ao qual o programa é vinculado, coordena o conselho.



Simone Tebet e Lula durante a campanha para o segundo turno da eleição presidencial Foto: Amanda Perobelli/ Reuters - 7.out.2022

Segundo interlocutores de Lula e do MDB, Simone também havia manifestado interesse em ter vinculados ao Planejamento bancos públicos com capacidade de atuação direta, como a Caixa Econômica Federal e o Banco do Brasil. A ideia, no entanto, foi de pronto rechaçada no PT. Os bancos públicos são tradicionalmente vinculados à

Fazenda, cujo futuro ministro será Fernando Haddad.

Segundo Padilha, a senadora conversará com Lula ainda nesta terça-feira, em encontro sem horário definido. O convite foi feito na sexta-feira, dia 23, para que Tebet avaliasse assumir a pasta com o desenho e organograma montados previamente por Lula e outros ministros. Ele negou que tenham sido discutidos transferências de órgãos do governo para a pasta a ser chefiada por Tebet. Institutos

de pesquisas, como IPEA e IBGE, ficarão vinculados ao ministério de Tebet, conforme sugerido antes pelo gabinete de transição.

“Não houve nenhuma discussão. Não tem acordo. Tem um convite feito para o Planejamento, na estrutura e nas responsabilidades do Ministério do Planejamento, que tem um papel decisivo de acompanhamento, participa dos comitês gestores coordenados pela Casa Civil. Inclusive do comitê gestor do PPI, que é coordenado pela Casa Civil e executado pelo ministério que está na ponta. O convite foi feito para essa estrutura do Planejamento e tivemos uma sinalização positiva”, afirmou Padilha.

“Recebi uma sinalização de que (ela) tem a vontade de compor o ministério do Planejamento e estaria aceitando o convite feito sexta-feira, quando o presidente mostrou o organograma, os papéis e responsabilidades do ministério. Ele não será nem menor, nem maior, independentemente de quem seja a pessoa que venha a ocupá-lo. É um ministério central do governo, muito importante.”

A confirmação de Tebet no Planejamento encerra longas semanas de discussões e pode destravar a montagem final da composição da equipe de Lula, em negociações com o MDB, PSD e União Brasil. Lula vai dar sequência a reuniões com lideranças partidárias para concluir o anúncio dos 16 ministérios pendentes.

O Planejamento foi uma das opções aventadas a Tebet pelo gabinete de transição, depois que a senadora foi preterida do Desenvolvimento Social, pasta que mais desejava. A senadora foi cogitada no Meio Ambiente, Cidades e Turismo. Ela não era, no entanto, a primeira opção para a pasta. Lula tentou emplacar no Planejamento economistas de viés mais liberal, ligados ao PSDB, como Pérsio Arida e André Lara Resende, mas ambos recusaram. Até outros políticos foram cogitados, como o senador eleito Renan Filho (MDB-AL) e o deputado Reginaldo Lopes (PT-MG).

Simone Tebet buscava uma posição com visibilidade política, com capacidade de tocar programas e entregar diretamente à população, embora o Planejamento tenha perfil mais burocrático. Por isso a predileção pelo ministério que cuida do Bolsa Família. Desde a campanha eleitoral, Lula já dizia que Tebet permaneceria em Brasília para ajudá-lo no futuro governo, indicando que desejava a aliada no primeiro escalão. Mesmo com dissidências e resistências internas no MDB, ela disputou a Presidência da República e seu mandato de senadora se encerra agora.

Terceira colocada no primeiro turno, atrás de Lula e Jair Bolsonaro, Tebet teve 4,9 milhões de votos e apoiou o petista no segundo turno, integrando-se à frente ampla da campanha. Ela também teve papel destacado ao longo do mandato de Bolsonaro no Senado, principalmente, durante a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Covid.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/22/2022

CONSIGNADO DO AUXÍLIO BRASIL ‘DESAPARECE’ EM NOVEMBRO, APÓS ESTOURO EM OUTUBRO

Concessões do consignado dos trabalhadores do setor privado caíram 76,3% no mês passado ante outubro

Por Thais Barcellos e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - O chefe adjunto do Departamento de Estatísticas do Banco Central, Renato Baldini, disse nesta terça-feira, 27, que os números do consignado dos trabalhadores do setor privado sinalizam que a modalidade para beneficiários do Auxílio Brasil “praticamente desapareceram” em novembro, após estouro em outubro.

Segundo dados da Nota de Crédito de novembro, divulgada nesta terça pelo BC, as concessões do consignado dos trabalhadores do setor privado caíram 76,3% em novembro ante outubro, a R\$

1,596 bilhão, voltando ao padrão dos meses anteriores a outubro, quando as contratações alcançaram R\$ 6,738 bilhões.

“Houve um movimento muito grande dessas concessões em outubro e praticamente desapareceram em novembro”, disse Baldini, afirmando que, devido ao movimento atípico, tudo indica que deve-se ao consignado do Auxílio Brasil.

Na entrevista sobre os dados de outubro, o chefe do departamento de Estatísticas, Fernando Rocha, afirmou que a alta de R\$ 5 bilhões nessa modalidade de consignado de setembro para outubro devia-se ao consignado destinado aos beneficiários do programa social.

A modalidade foi aprovada pelo Congresso, mas é envolta em polêmicas, já que especialistas avaliam que tende a aumentar a vulnerabilidade de grupos da população que já vivem em situação difícil. Dentre os grandes bancos, somente a Caixa lançou a linha, em meados de outubro, entre o primeiro e o segundo turno da eleição em que o presidente Jair Bolsonaro tentava a reeleição, mas saiu derrotado.

Logo nos primeiros dias da nova modalidade, a Caixa foi surpreendida com a alta demanda dos beneficiários do Auxílio Brasil. Depois, contudo, desacelerou os desembolsos em meio a questionamentos sobre os níveis de capital do banco após concessões recordes este ano, sem a captação acompanhar na mesma velocidade. A alta cúpula da Caixa, contudo, considera que o banco está cumprindo rigorosamente a estratégia aprovada e que, no momento atual de transição no governo, é natural um arrefecimento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/22/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

‘BOOM’ DA CONSTRUÇÃO DEFINE ÍNDIA COMO SALVADORA GLOBAL DO AÇO

País produz a grande maioria do aço que usa, mas também está sendo forçado a importar mais para atender ao aumento da demanda

Por Swansy Afonso, Bloomberg

Com o enorme setor de construção da China ainda em crise e os Estados Unidos e a Europa provavelmente a caminho de uma recessão, a Índia emergiu como um salvador para a demanda global de aço.

Prestes a ultrapassar a China como o país mais populoso do mundo no próximo ano, a Índia está em um boom da construção civil. O primeiro-ministro Narendra Modi busca modernizar estradas, redes ferroviárias e portos na tentativa de competir com a China como um polo de produção.

Isso deve ser traduzido em um salto de 6,7% na demanda de aço, para cerca de 120 milhões de toneladas em 2023, de acordo com a World Steel Association, o maior crescimento entre as principais economias. A Índia, que também teve uma expansão semelhante neste ano, ultrapassou os EUA e se tornou o segundo maior consumidor mundial de aço, depois da China, há alguns anos.

“A fase de construção nacional de qualquer economia requer muito aço e commodities”, disse Jayant Acharya, vice-diretor administrativo da JSW Steel, maior produtora do país. A Índia passa por essa fase nesta década e pode aumentar o consumo de aço do país para mais de 200 milhões de toneladas até 2030, disse ele.



A perspectiva otimista desencadeou uma enxurrada de negócios. A ArcelorMittal Nippon Steel India, uma joint venture entre a família Mittal da Índia e a produtora japonesa, tem planos de mais do que triplicar a capacidade, para 30 milhões de toneladas na próxima década. A siderúrgica sul-coreana Posco Holdings e o magnata indiano Gautam Adani, a pessoa mais rica da Ásia, também exploram a criação de fábricas no país.

A Índia produz a grande maioria do aço que usa, mas também está sendo forçada a importar mais para atender ao aumento da demanda. Os embarques internos cresceram 15% de abril a outubro em relação ao mesmo período do ano anterior, um aumento de 3,1 milhões de toneladas, segundo dados do governo.

Os produtores locais estão ficando preocupados com a enxurrada de importações baratas à medida que a demanda seca nas produtoras de aço tradicionais. A China foi responsável por mais de um quarto das importações em outubro, enquanto parte do aço russo também está chegando à Índia, mostram os dados do governo.

A qualidade de parte do aço que chega é “abaixo do padrão”, disse A.K. Hazra, vice-secretário-geral da Associação Indiana do Aço, que solicitou às autoridades que investiguem o assunto. “Estamos apenas pedindo que as importações sejam feitas a preços competitivos e internacionais e que a qualidade esteja de acordo com os padrões indianos”, disse ele.

Apesar do forte crescimento, a Índia ainda está bem atrás de sua rival asiática em termos de consumo total de aço. A demanda para o próximo ano será inferior a um sétimo dos 914 milhões de toneladas da China, segundo dados da World Steel Association.

A rapidez com que a Índia pode reduzir a lacuna dependerá do sucesso do lançamento do programa de construções do primeiro-ministro Modi. O Ministério das Finanças estima que serão necessários US\$ 1,4 trilhão em financiamento para o National Infrastructure Pipeline até 2025.

Os problemas imobiliários da China e o impacto prolongado do covid-19 manterão a demanda por aço reprimida no próximo ano, disse Jayanta Roy, vice-presidente sênior da ICRA, a unidade indiana da Moody's Investors Service.

“No longo prazo, isso dependeria da recuperação do setor imobiliário, por um lado, e de políticas governamentais da China para um modelo de crescimento econômico baseado na infraestrutura.”

Carros em avenida de Nova Déli no horário de rush, ao lado de obras de construção do metrô na capital da Índia; autoridades implantaram rodízio contra a poluição — Foto: Prashanth Vishwanathan/Bloomberg

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/22/2022

AGENDA DE EMPRESAS: PETROBRAS APROVA PROJETO NO COMPERJ; BRADESCO ANUNCIA R\$ 5,9 BI EM PROVENTOS

Confira o que você precisa saber e acompanhar nesta terça-feira
Por Valor — São Paulo

A Petrobras aprovou o projeto de engenharia para a implantação de unidades de produção de combustíveis e lubrificantes no Polo GasLub Itaboraí, o antigo Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj).

O conjunto de unidades terá capacidade de produzir aproximadamente 12 mil barris por dia (barris/dia) de óleos lubrificantes de Grupo II, além de 75 mil barris/dia de óleo diesel S-10 e 20 mil barris/dia de querosene de aviação (QAV-1), de baixíssimo teor de enxofre.



Bradesco

O Bradesco pagará R\$ 5,93 bilhões em juros sobre o capital próprio (JCP) complementares. A distribuição acontecerá no dia 08 de março de 2023, com base na composição acionária do dia 6 de janeiro de 2023.

Grupo Mateus

O Grupo Mateus concluiu a venda de dois imóveis para o fundo de investimentos imobiliários TRX Real Estate, pelo valor de R\$ 122,3 milhões. A alienação foi feita no modelo de venda e arrendamento e o Grupo Mateus manterá o aluguel dos dois imóveis pelos próximos 20 anos.

Eucatex

A Eucatex fechou com empresas pertencentes ao Grupo Comerc Energia três contratos que giram em torno da estruturação de autoprodução por equiparação com a Castilho Solar Participações e da aquisição de parte da Geradora Solar Castilho.

Copel

A subsidiária indireta da Copel, UEG Araucária (UEGA), fechou com a Petrobras um novo contrato de compra e venda de gás natural para geração termelétrica, na modalidade interruptível. O contrato prevê o fornecimento de 2,15 milhões de metros cúbicos de combustível por dia e será válido entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2023.

CSN

A CSN devolveu oficialmente o trecho da Transnordestina, que levaria a ferrovia até Suape (PE), e se comprometeu a concluir em até sete anos as obras do empreendimento até o porto de Pecém (CE), segundo o aditivo firmado pela empresa e pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

GPA

O conselho de administração do GPA aprovou a uma operação de empreendimento sob medida no montante de R\$ 200 milhões. Segundo o comunicado da companhia, a operação está relacionada ao financiamento dos projetos de expansão da companhia.

Light

A Light pagará no dia 29 de dezembro de 2022 cerca de R\$ 94,5 milhões em dividendos, aprovados em abril de 2022. O valor equivale a R\$ 0,2537 por ação. Os dividendos serão pagos de acordo com a base acionária do dia 27 de abril de 2022.

Metal Leve

O conselho de administração da Metal Leve aprovou a distribuição de R\$ 107,1 milhões como juros sobre capital próprio (JCP) relativos ao exercício de 2022. O montante bruto equivale a R\$ 0,8350 por ação. O pagamento será feito no dia 26 de janeiro de 2023, levando em consideração a posição acionária de 29 de dezembro de 2022.

Totvs

O conselho de administração da Totvs aprovou o pagamento de juros sobre capital próprio (JCP) no valor bruto de R\$ 127,2 milhões, correspondente a R\$ 0,21 por ação. O pagamento será realizado no dia 27 de janeiro de 2023, com base na composição acionária do dia 29 de dezembro de 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/22/2022

GASODUTO OU CABO PARA LEVAR HIDROGÊNIO VERDE DIVIDE EUROPA

Planos de construir um gasoduto submarino entre Espanha e França expuseram as divergências sobre a melhor forma de transportar o “combustível do futuro”

Por Barney Jopson — Financial Times, de Madri

Os ambiciosos planos de construir um gasoduto submarino de hidrogênio de € 2,5 bilhões entre Espanha e França estão expondo uma grande divisão entre empresas do setor a respeito de qual a melhor forma de transportar energia do sul da Europa para o norte, o coração industrial do continente.

A União Europeia e muitas grandes empresas de energia estão apostando no hidrogênio “verde” - produzido a partir da água, com o uso de fontes de energia renováveis - como uma solução de longo prazo para a escassez de gás natural e como uma forma de acelerar a redução das emissões de gases causadores do efeito estufa.

No entanto, enquanto França, Espanha e Portugal apoiam a exportação do combustível limpo por meio do gasoduto submarino ao longo de grandes distâncias, alguns líderes empresariais argumentam que seria melhor exportar a eletricidade, para que esta seja usada na produção de hidrogênio mais perto de onde será usado, particularmente nos centros industriais da Alemanha.

Gasoduto submarino entre Espanha e França esta orçado em € 2,5 bilhões e pode entrar em operação em 2030

O potencial do hidrogênio verde ainda não foi comprovado e o combustível ainda não é produzido em escala comercialmente útil. Seus defensores, entretanto, dizem que em algum momento o hidrogênio será usado em grandes volumes para produzir energia para fábricas, caminhões e navios, além de também servir como insumo químico e como forma de armazenamento de energia. Caso estejam corretos, o debate sobre transportar o gás ou seus derivados pela Europa será crucial para determinar quais das empresas investindo em hidrogênio terão mais lucros - e quais sairão perdendo.

A Cepsa, a segunda maior petrolífera da Espanha em receita, colocou-se a favor dos planos do gasoduto Barcelona-Marselha. A empresa assinou um contrato com o porto de Roterdã em setembro para criar um “corredor de hidrogênio verde” e levar o combustível da Espanha - que quer se tornar a superpotência solar da Europa - para o norte da Europa. O corredor será, de início, uma rota marítima, começando em 2027, já que a Cepsa planeja converter hidrogênio verde em amônia e, então, transportá-la por barco a partir do porto espanhol de Algeciras.

No entanto, Maarten Wetselaar, executivo-chefe da Cepsa, disse ao “Financial Times” que a empresa usaria “absolutamente” o gasoduto, que seria concluído até 2030. “Quando estiver pronto e for grande o suficiente, será fácil para que aumentemos [a produção]”, afirmou.

O hidrogênio verde virá das usinas planejadas pela Cepsa para o Campo de Gibraltar e Palos de la Frontera, que produzirão até 300 mil toneladas do combustível por ano. Elas custarão à empresa um total de € 3 bilhões e serão alimentadas por instalações de energia solar e eólica, nas quais serão gastos outros 2 bilhões. O hidrogênio será transportado das usinas para Barcelona por uma rede de gasodutos internos ainda sendo planejados pela Enagás, a operadora nacional da rede de gás da Espanha. Para chegar à Alemanha por gasoduto, a França também precisaria construir uma rede a partir de Marselha para o norte.

A UE pretende chegar a 2030 produzindo 10 milhões de toneladas de hidrogênio renovável e importar o mesmo volume, de acordo com os planos do REPowerEU, um fundo criado para a transição energética.

A Iberdrola, maior empresa de energia da Espanha, também está investindo na produção de hidrogênio, mas assumiu uma posição oposta em relação ao gasoduto submarino.

“A maneira mais eficiente de produzir hidrogênio é no local [que será usado], transportando a eletricidade verde necessária para produzi-lo de outro lugar, se necessário”, disse Ignacio Galán, presidente executivo do conselho de administração.

O argumento contra os gasodutos de hidrogênio é que eles custariam mais do que os de gás natural e acarretariam grandes desafios de engenharia e segurança, porque ainda não existe tecnologia para transportar o combustível, altamente inflamável, por longas distâncias.

Os investimentos da Iberdrola pressupõem que o hidrogênio será usado principalmente pela indústria pesada perto de onde é produzido. A empresa possui uma das poucas instalações na Espanha que já produz o combustível, embora em caráter experimental. A instalação em Puertollano, Castela-La Mancha, inclui painéis solares de 100 MW que alimentam um eletrolisador para separar o hidrogênio da água e depois enviá-lo a uma usina adjacente, onde outra empresa, a Fertiberia, o utiliza para produzir fertilizantes.

No caso da Alemanha, a abordagem da Iberdrola presume que a melhor maneira de garantir o abastecimento de hidrogênio seria o próprio país produzir o combustível usando eletricidade gerada por fontes renováveis. Isso poderia incluir energia enviada da Espanha, que quer capitalizar seu clima ensolarado para produzir energia renovável barata e abundante, por cabos através da França.

“É por isso que precisamos de mais interligações elétricas e mais reforço das redes elétricas”, disse Galán, que já havia se somado às queixas generalizadas na Espanha a respeito das limitações da interligação elétrica do país com a França, que tem demonstrado pouco interesse em ter mais conexões.

Outro cético em relação às exportações de hidrogênio por longas distâncias é Lluís Noguera, executivo-chefe da X-Elio, uma das mais antigas desenvolvedoras de energia solar da Espanha. Embora acredite que a energia renovável é vital para a produção de hidrogênio, ele diz que não há espaço suficiente para construir instalações de geração de energia para eletrolisadores perto da maioria das fábricas de aço e cimento ou refinarias.

Mesmo que houvesse espaço, o clima do centro industrial da Europa não é propício à energia solar, embora seja melhor para a eólica. Ele cita um modelo econômico da X-Elio que calculou o custo médio de produção de energia solar em €40 a €50 por megawatt/hora na Espanha e em €60 a €70 por MWh na Bélgica, que está mais bem localizada para abastecer a Alemanha.

Em vez disso, disse Noguera, a eletricidade deveria ser produzida onde há mais dias de sol e, então, enviada através da rede para os locais industriais, de modo que “a energia renovável venha de onde faz sentido produzi-la e o hidrogênio venha de onde faz sentido consumi-la”.

Os defensores da exportação de hidrogênio argumentam que será mais barato transportar o hidrogênio do que a eletricidade. Custaria €5 por MWh para transportar o gás por 1 mil quilômetros de gasoduto em comparação aos € 12 por MWh para enviar a eletricidade equivalente por meio de uma linha elétrica aérea de corrente alternada, de acordo com o European Hydrogen Backbone, um grupo de operadores de energia a favor dos gasodutos. Eles também dizem que mais energia é perdida na transmissão de eletricidade do que na tubulação de hidrogênio.

Wetselaar, da Cepsa, disse que a principal falha no argumento da exportação de eletricidade é que a rede elétrica da Europa está “subdimensionada” e parece destinada a continuar assim. Não terá capacidade para transportar muita energia para produzir hidrogênio, especialmente quando a demanda por veículos elétricos aumentar ainda mais, porque é muito mais difícil garantir a aprovação ambiental para cabos de alta voltagem do que para seus gasodutos subterrâneos.

“É um pouco teórico, porque os governos adorariam investir na rede, mas eles não têm como conseguir as licenças”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/22/2022

VALOR - DESTAQUES

Transnordestina 1

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) devolveu oficialmente o trecho da Transnordestina que levaria a ferrovia até Suape (PE), e se comprometeu a concluir em até sete anos as obras do empreendimento até o porto de Pecém (CE), segundo o aditivo firmado pela empresa e pela agência setorial ANTT. O acordo foi firmado na última sexta-feira (23) e publicado nesta segunda (26). Com o novo traçado, a ferrovia chegará a 1.206 km, ligando o interior do Piauí, em Eliseu Martins, até o Porto de Pecém, passando por Salgueiro (PE). O trecho excluído do projeto, de cerca de 520 km, iria de Salgueiro a Suape. A avaliação da empresa e do governo federal é que a construção dos dois trechos (até o Ceará e Pernambuco) se tornou inviável do ponto de vista econômico-financeiro.

Transnordestina 2

O aditivo contratual é uma tentativa de, enfim, destravar o empreendimento, cujas obras foram inauguradas em 2006, mas que até hoje não entrou em operação. Após uma paralisação em 2017, a CSN retomou a obra no fim de 2019, sob pressão do governo. Até o fim de 2022, a ferrovia chegará a uma marca de 815 km concluídos, dos quais 215 km foram executados neste ano, segundo a concessionária. Os trechos que precisam ser concluídos são aqueles entre Eliseu Martins e Trindade (76% executado, segundo relatório de julho de 2022) e entre Missão Velha e Pecém (23%). Questionada sobre o destino do trecho devolvido, até Suape, a ANTT informa que “a destinação será realizada a partir das diretrizes do formulador de políticas públicas”.

Comgás contrata

A Azevedo & Travassos Infraestrutura e a Empresa Construtora Brasil (ECB) assinaram um contrato com a Comgás para implantação de tubulação e acessórios em quatro trechos de interligação de gasodutos, por R\$ 139 milhões. No total serão construídos aproximadamente 84 quilômetros de gasodutos no Estado de São Paulo, com prazo de execução de 24 meses. O escopo do contrato é a construção e montagem de trechos de gasodutos em aço em certas cidades, incluindo a interligação entre Campinas, Sumaré e Jaguariúna; Americana e Limeira; Mogi das Cruzes e Guararema e Santos e Guarujá.

GPA aprova R\$ 200 milhões

O conselho de administração do grupo varejista GPA, controlador da rede de supermercados Pão de Açúcar, aprovou a uma operação de empreendimento imobiliário sob medida (“built to suit”) no montante de R\$ 200 milhões. Segundo o comunicado divulgado nesta segunda-feira, a operação está relacionada ao financiamento dos projetos de expansão da companhia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/22/2022

CSN DEVOLVE TRECHO DA TRANSNORDESTINA E DEVE CONCLUIR OBRA ATÉ PECÉM EM SETE ANOS

Construção começou a sofrer paradas a partir de 2016, em meio a problemas de engenharia, escassez de recursos e entraves jurídicos

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A CSN devolveu oficialmente o trecho da Transnordestina, que levaria a ferrovia até Suape (PE), e se comprometeu a concluir em até sete anos as obras do empreendimento até o porto de Pecém (CE), segundo o aditivo firmado pela empresa e pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Com o novo traçado, a ferrovia chegará a 1.206 km, ligando o interior do Piauí, em Eliseu Martins, até o Porto de Pecém, passando por Salgueiro (PE). O trecho excluído do projeto, de cerca de 520 km, iria de Salgueiro ao porto de Suape. A avaliação concessionária e do governo federal é que a construção dos dois trechos (no Ceará e em Pernambuco) se tornou inviável do ponto de vista econômico-financeiro.



Obra na Transnordestina — Foto: Luis Ushirobira/Valor

O aditivo contratual é uma tentativa de enfim destravar o empreendimento, cujas obras foram inauguradas em 2006.

A construção começou a sofrer paradas a partir de 2016, em meio a problemas de engenharia, escassez de recursos e entraves jurídicos. Em 2017, o Tribunal de Contas da União (TCU) bloqueou o repasse de recursos

públicos à obra, o que levou à sua paralisação.

A CSN, controladora da concessão Transnordestina Logística S.A, retomou a construção no fim de 2019, sob pressão do governo federal, que ameaçava decretar a caducidade do contrato. Desde então, a companhia vem tocando parte das obras com recursos próprios e, ao fim de 2021, 55% do total (considerando o traçado original, antes da devolução) estava concluído.

A concessionária informa que, até o fim de 2022, a construção entregue chegará a 815 km, dos quais 215 km foram executados neste ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/22/2022



PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTOS DO PARANÁ AMPLIA INVESTIMENTOS EM GESTÃO DE PESSOAS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/12/2022 - 16:20



A Portos do Paraná investiu R\$ 1,4 milhão em treinamento e desenvolvimento para profissionais de todas as áreas da empresa pública nos últimos quatro anos.

“Para manter a eficiência de um porto é fundamental que o quadro técnico seja permanentemente qualificado. É isso que fazemos nos portos paranaenses: cada vez mais investimos no treinamento e desenvolvimento dos nossos colaboradores em busca da excelência”, diz o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando

Garcia.

De 2019 a 2022, foram feitas mais de 40 ações de aprendizagem incluindo cursos, treinamentos, congressos, visitas técnicas e curso de pós-graduação. Nesse período, dois em cada três funcionários participaram de, ao menos, uma ação promovida pela empresa pública - o equivalente a 66% do corpo de técnico.

Entre as qualificações oferecidas, estão treinamentos específicos da área portuária e de gestão: Segurança Portuária (Isps Code); Segurança do Trabalho (NRs); Desenvolvimento de Pessoas (Educação Corporativa); Gestão de Resíduos; entre outros.

Outro ponto destaque é a obra de reformulação da sala de treinamento para melhor atender às demandas de capacitação e a parceria com o Senac Empresas, de Paranaguá, além de outras instituições de ensino.

Além disso, com o intuito de nortear o autodesenvolvimento dos colaboradores, foram criadas as Trilhas de Aprendizagem. Nelas são sugeridas opções qualificações para que cada empregado desenvolva as competências técnicas e comportamentais que necessita dentro de sua área de atuação.

PÓS-GRADUAÇÃO – Os portos paranaenses também oferecem aos colaboradores que atuam na área de gestão uma capacitação internacional em Logística e Gestão Portuária, realizada em grande parte online, com aulas presenciais em Brasília e na Espanha.

O curso máster é oferecido por meio de convênio entre Ministério da Infraestrutura, Fundación Valenciaport e Universidade Politécnica de Valência, da Espanha. Desde 2019, 14 colaboradores realizaram a capacitação: três formados, quatro em fase final do curso e sete em andamento.

CONCURSO – Visando a manutenção do quadro próprio, a Portos do Paraná fez uma série de admissões de funcionários nos últimos quatro anos. Ao todo, 63 novos colaboradores ingressaram nos quadros da empresa pública ao serem nomeados via concurso público realizado em 2017.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

PORTOS DO PARANÁ INVESTEM R\$ 146,1 MILHÕES EM 2022 EM AÇÕES E PROJETOS DE ENGENHARIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/12/2022 - 16:17



Os portos de Paranaguá e Antonina receberam R\$ 146,1 milhões em melhorias, ao longo de 2022. O montante foi aplicado em serviços, obras e projetos de infraestrutura marítima, terrestre e de acesso aos terminais. Contabilizando as principais ações dos últimos quatro anos, de 2019 até agora, foram cerca de R\$ 543,8 milhões investidos pela empresa pública Portos do Paraná.

“Estamos realizando, hoje, as obras que vão transformar o futuro dos nossos portos. Com inovação e respeito à natureza, tiramos do papel projetos importantes e somos reconhecidos pelo mercado e pelo Ministério da Infraestrutura como o porto brasileiro com o maior índice de execução de planejamento”, destaca o diretor-presidente, Luiz Fernando Garcia.

Para melhoria da infraestrutura marítima, as principais obras do ano foram a continuidade da dragagem e da derrocagem. Este foi o 4º ano do Programa de Dragagem de Manutenção Continuada dos portos de Paranaguá e Antonina, que acontece até maio de 2024.

Dentro do cais do Porto de Paranaguá, foi feita a demolição do silo de 10.000 toneladas que estava inutilizado. Com isso, o porto ganhou uma nova área operacional no lado oeste. Também foram construídas sete novas estruturas de apoio sanitário para os trabalhadores da faixa portuária.

Foram entregues, ainda, obras no Píer Público de Inflamáveis, que passou por recuperação e proteção dos elementos estruturais.

Segundo o diretor de engenharia e manutenção da Portos do Paraná, Víctor Kengo, em 2022, foram investidos cerca de R\$ 40,3 milhões apenas em obras gerais como sinalização viária, melhorias nas

áreas pavimentadas, limpeza de drenagem pluvial e da rede de esgoto, sinalização e segurança náutica e outras ações de manutenção civil, mecânica, elétrica e hidráulica.

“Neste ano, ainda tivemos investimento em adequações das instalações portuárias para atender às normas internacionais de segurança para controle de acessos e monitoramento”, completa.

Destaque também para a elaboração de projeto e execução da adequação e modernização do sistema de automação do corredor de exportação do Porto de Paranaguá (Corex).

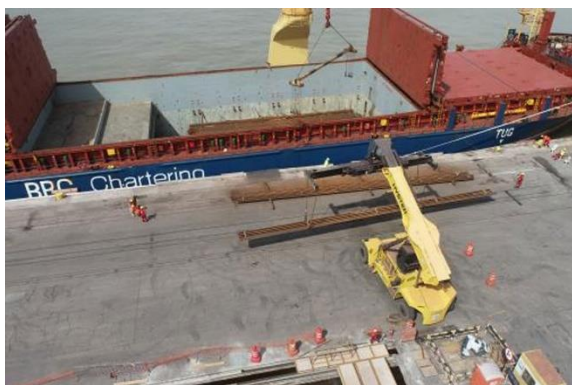
Entre os investimentos realizados pela empresa pública que beneficiam os moradores do Litoral, estão os novos trapiches, construídos como medida de compensação ambiental, foram entregues no Rocio e no Valadares, em Paranaguá, além da Ponta da Pita e Portinho, em Antonina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

PORTO DO ITAQUI RECEBE 1ª CARGA DE TRILHOS DE NOVA FERROVIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/12/2022 - 16:14



Desembarque marca início da construção do trecho ferroviário Fico, entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), que conecta o Itaqui às principais zonas produtoras de grãos do país

Nesta semana o Porto do Itaqui está recebendo a primeira carga de trilhos para a construção de um trecho ferroviário entre os municípios de Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT), denominado Fico – Ferrovia de Integração Centro Norte. Integrado à Ferrovia Norte Sul, esse trecho – com 383 km de extensão – conecta o Porto do Itaqui diretamente às principais

zonas produtoras de grãos (soja e milho) do Arco Norte do Brasil, nos estados de Goiás e Mato Grosso.

Em 2022 as exportações grãos (soja, milho e farelo) somam 16,2 milhões de toneladas e as importações de fertilizantes totalizam 2,5 milhões de tons, que juntos representam 63% das cargas movimentadas pelo Porto do Itaqui.

“A estimativa é de que esse trecho, uma vez em operação, promova um aumento de aproximadamente 7 milhões de toneladas no volume de grãos movimentados pelo Porto do Itaqui por ano”, afirma o diretor de Operações da Emap – Empresa Maranhense de Administração Portuária, Jailson Luz.

A ampliação da ferrovia fortalece a cadeia logística dos grãos e favorece o aumento do volume de exportação dessa carga pelo porto público do Maranhão, gerando mais desenvolvimento para toda a área de influência do Itaqui, que compreende o Matopiba (estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), além de Goiás e Mato Grosso.

Esse primeiro trecho (Mara Rosa a Água Boa) também representa a redução do transporte rodoviário ao longo dessa área de influência, o que torna mais sustentável toda a cadeia produtiva de grãos que saem do Porto do Itaqui para o mercado externo.

A construção da Fico pela Vale representa uma contrapartida pela concessão antecipada da Ferrovia que ligará Vitória (ES) ao estado de Minas Gerais. Quando finalizada, a ferrovia se estenderá até Lucas do Rio Verde, um dos principais centros de produção de grãos do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

HYUNDAI HEAVY INDUSTRIES GROUP MUDA DE NOME

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 27/12/2022 - 16:03



O sul-coreano Hyundai Heavy Industries Group mudou seu nome para HD Hyundai, informou a empresa em um documento regulatório.

De acordo com relatos da mídia coreana, a mudança de nome coincide com o 50º aniversário realizado em Seongnam, província de Gyeonggi.

A HD Hyundai é a controladora da Korea Shipbuilding and Offshore Engineering (KSOE), que controla os principais construtores navais do país: Hyundai Heavy Industries, Hyundai Samho Heavy Industries e

Hyundai Mipo Dockyard.

Foi um ótimo ano para os estaleiros da KSOE, pois a empresa conseguiu ultrapassar sua meta anual de US\$ 17,4 bilhões. Ou seja, a KSOE ganhou pedidos para 190 navios, impulsionados principalmente pela demanda por transportadores de GNL, elevando sua carteira de pedidos para US\$ 22,8 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

NORMA DE AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS MUDA DE FASE EM 1º DE JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 27/12/2022 - 16:00

Tolerância para chegada de contêineres passa a ser de quatro horas, em vez de cinco

O período de chegada de caminhões destinados ao Porto de Santos transportando contêineres e carga solta será reduzido a partir de 1º de janeiro. A tolerância passa a ser de três horas após a janela de agendamento (uma mais três = quatro horas). A regra para os caminhões graneleiros não muda.

Esta alteração é a segunda fase prevista na Norma da Autoridade Portuária (NAP) que entrou em vigor no dia 1º de outubro. Até então, os terminais do porto marcavam um horário no agendamento com a SPA e tinham limite de até cinco horas para receber veículos. A partir de 1º de outubro até dia 31 de dezembro, este limite caiu para quatro horas. A partir do dia 1º de janeiro até dia 1º de abril, será de três e, após este prazo, será de duas horas além do horário estipulado.

A alteração no agendamento visa reduzir a permanência desse tipo de veículo nas cercanias do Porto e disponibilizar mais janelas de agendamento para os caminhoneiros.

Para os caminhões de graneis vegetais sólidos não há alteração, pois as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem. O ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória em pátios reguladores fora do Porto, para evitar que os transportadores formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso ao complexo portuário. Os caminhões ficam estacionados aguardando a chamada aos terminais. A janela para estas cargas continua sendo de seis horas.

O agendamento da chegada de cargas por via rodoviária foi implantado pela SPA em 2014, buscando solução para os congestionamentos que se formavam nas rodovias de acesso e entorno do Porto, especialmente na chegada da safra.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

PORTO DE XANGAI SE ESFORÇA PARA MANTER O COMÉRCIO GLOBAL EM MOVIMENTO ENQUANTO A ONDA DE COVID VARRE A CHINA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/12/2022 - 18:09



Xangai, o maior porto de contêineres do mundo, está isolando o embarque de mercadorias internacionais para evitar interrupções nas exportações globais à medida que uma onda de Covid varre a China.

O porto está mantendo os navios estrangeiros em uma zona de circuito fechado para evitar atrasos maciços, de acordo com um corretor de transporte de petróleo.

Embora haja atrasos nos reparos de navios no Porto de Zhoushan e as atividades de carregamento em Xangai tenham diminuído, a maioria dos portos chineses continua operando.

A situação pode piorar à medida que o vírus começa a se espalhar praticamente sem controle pela população de 25 milhões de habitantes de Xangai. O aumento de casos começou a impactar as cadeias de suprimentos que dependem da China e isso pode aumentar com a aproximação do Ano Novo Chinês no próximo mês.

Até agora, os portos não estão lutando tanto quanto no início deste ano, quando os bloqueios para conter o vírus trouxeram o caos às já estressadas cadeias de suprimentos. As fábricas fecharam e os caminhões pararam, aumentando o acúmulo de contêineres nas docas e contribuindo para meses de atraso.

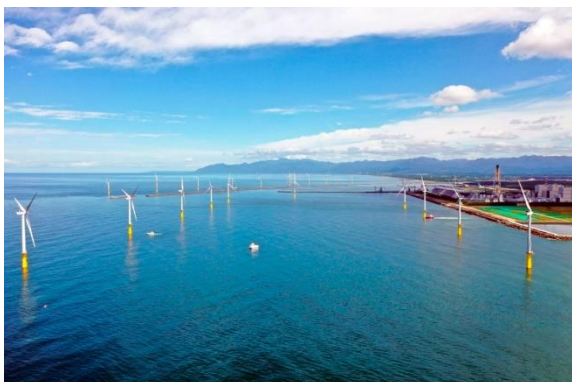
Uma grande diferença é que os portos agora operam em um ambiente econômico drasticamente alterado, pois a demanda global enfraqueceu significativamente, o que ajudou a desembaraçar o congestionamento no comércio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

O PRIMEIRO GRANDE PARQUE EÓLICO OFFSHORE DO JAPÃO INICIA OPERAÇÕES

Da Redação OFFSHORE 26/12/2022 - 17:34



Parque Eólico Offshore do Porto de Noshiro (Fonte: Akita Offshore Wind Corporation)

O primeiro parque eólico offshore de grande escala do Japão entrou em serviço comercial em 22 de dezembro, com um segundo local vizinho que também deve iniciar as operações em breve. Embora os projetos sejam de pequena escala e próximos à costa, eles são vistos como um marco à medida que o país avança com planos para sua transição de energia verde.

O Japão aumentou sua meta para energia eólica offshore, pois busca expandir seu uso de energia renovável e reduzir sua dependência do carvão, que atualmente representa um terço da fonte de energia do país. O governo aprovou seu Sexto Plano Estratégico de Energia em outubro de 2021, elevando a meta para um terço de sua energia proveniente de fontes renováveis até 2030, o que foi denominado como uma política ambiciosa. A meta para o vento é de 10 GW até 2030 e de 30 a 45 GW até 2040.

A Marubeni Corporation, que é a maior investidora da Akita Offshore Wind Corporation, anunciou que o parque eólico Noshiro Port iniciou as operações comerciais. A empresa relata um investimento de aproximadamente US\$ 755 milhões para o desenvolvimento dos dois parques eólicos localizados a aproximadamente 300 milhas a noroeste de Tóquio, no Mar do Japão.

O Noshiro consiste em 20 turbinas eólicas de fundo fixo de 4,2 MW. Cada uma tem quase 152 metros com lâminas que medem aproximadamente 61 metros. Nas proximidades, a empresa também está desenvolvendo o parque eólico do Porto de Akita. É composto por 13 turbinas eólicas, cada uma classificada para produzir 4,2 MW de energia.

A Marubeni considerou o início das operações comerciais um grande passo à frente para a indústria de energia eólica do Japão. A empresa é uma das maiores tradings do Japão, com grande presença no setor de energia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

PORTO ITAPOÁ RECEBE ÚLTIMA AUTORIZAÇÃO PARA USO DE MAIS 50 MIL M² DE ÁREA OPERACIONAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/12/2022 - 17:26



Com nova área, terminal passa a ter 300 mil m2 de pátio. O novo espaço possui capacidade estática de aproximadamente 7 mil contêineres

A ampliação do pátio do Porto Itapoá foi licenciada pelo Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), Receita Federal do Brasil e pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e está agora liberada para funcionamento. Trata-se de uma área de 50 mil metros quadrados que será adicionada ao pátio do terminal, totalizando atuais 300 mil metros

quadrados.

O novo espaço possui capacidade estática de aproximadamente 7 mil contêineres, segundo o presidente do Porto Itapoá, Cássio Schreiner. “É um importante incremento em nossa capacidade operacional e que terá reflexo positivo em todas as cadeias em que estamos inseridos”, afirmou.

A expansão do pátio ainda não terminou, conforme explicou Schreiner. “Já estão em obras mais 150 mil metros quadrados de pátio, que nos levarão a 450 mil metros quadrados de área total” Ao ser concluído, o pátio poderá operar com quase o dobro da movimentação de contêineres atual.

A construtora Piacentini, responsável pela expansão do pátio do Porto Itapoá, entregou a primeira etapa da obra no dia 15 de agpstp. A obra total é fruto de um investimento de R\$ 750 milhões e teve início em fevereiro de 2022. Empregou 170 pessoas, sendo 98 delas de forma direta.

Investimento em infraestrutura

Com a previsão de ampliar sua capacidade de atendimento, o Porto Itapoá vem fazendo investimentos em infraestrutura. Foram adquiridos mais cinco RTGs, um guindaste móvel sobre pneus, próprio para movimentação de contêineres no pátio. O terminal já conta com 17 destes equipamentos, da marca ZPMC, mas os novos serão operados por controle remoto – o Porto Itapoá será o primeiro do Brasil a contar com essa tecnologia. As primeiras máquinas chegarão em abril de 2023.

O Porto Itapoá também adquiriu duas novas empilhadeiras Reach Stacker – já em operação – que serão empregadas nas operações no pátio do terminal. O objetivo é potencializar o atendimento

entre navio e o pátio, complementando as operações com o RTG, um guindaste móvel usado em operações dentro de portos para movimentar e empilhar os contêineres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

MERCADO INTERNACIONAL SOFRE COM ESCASSEZ DE SUCATA NAVAL, AFIRMA CONSULTOR

Por Bianca Guilherme INDÚSTRIA NAVAL 26/12/2022 - 12:51



No Brasil, o mercado ainda é considerado iniciante

Nos últimos dois anos, o mercado internacional tem sofrido com uma grande escassez de sucata naval em função dos elevados fretes. De acordo com Newton Pereira, professor de engenharia industrial metalúrgica na Universidade Federal Fluminense (UFF), neste momento há poucos navios para reciclagem, o que fez com os valores no Sul Ásia superassem os US\$ 600/LDT.

O preço da sucata no mercado internacional é variável, pois é tratado como uma commodity. O mercado de reciclagem é operado basicamente no sul da Ásia, com preços cotados em função dos tipos de navios. O mercado da Turquia é o que paga o menor valor por tonelada de deslocamento leve (LDT) ao armador, pois é considerado como "green recycling", reciclagem verde pelo método empregado de carreira, diferente do método beaching que ocorre nas praias.

A reciclagem de navios é definida como uma atividade de recuperação dos materiais e equipamentos empregados na construção naval para reutilização. A taxa de reutilização destes materiais na cadeia logística reversa chega em média a 95%. Existe um mercado bilionário da reciclagem de navios, pois cerca de 800 embarcações por ano são enviadas para reciclagem.

Estima-se que é possível aproveitar para a reciclagem entre 80%-90% de todos os materiais extraídos das embarcações no processo de desmantelamento (em especial aço, ferro, outros equipamentos), reduzindo assim os impactos ambientais da produção de novas partes e peças.

No Brasil, o mercado ainda é iniciante. Pereira acredita que o país tem potencial de se tornar um mercado interessante, pois ele possui grandes estaleiros e atende às melhores práticas de gestão ambiental e trabalhistas.

Em 2009, a Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios (HKC), adotada pela Organização Marítima Internacional (IMO), introduziu conceitos de boas práticas para a atividade de reciclagem. Contudo, não proibiu o método de reciclagem nas praias, diferentemente do Regulamento Europeu 1257/2013 que buscou mitigar que essa prática aconteça, com uma lista de estaleiros credenciados pela comunidade europeia para realizar a reciclagem segura.

"Isso abre a oportunidade de estaleiros brasileiros atenderem este mercado internacional, uma vez que podem se credenciar, além de um mercado local e regional que pode ser criado no país", destaca.

Para o professor, o Brasil ainda tem um grande potencial na quantidade de aço que pode ser reciclável. Principalmente em função das plataformas que poderão ser descomissionadas e precisarão ser recicladas. "Existem ainda os navios mercantes de bandeira brasileira, que não são muitos, mas já podem propiciar a atividade. Isso também envolve embarcações fluviais que no final da vida útil precisam ser recicladas, sendo este um mercado potencial", comenta.

Em novembro de 2022, a Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados aprovou um projeto de lei que regulamenta a reciclagem de embarcações no país, estabelecendo diretrizes para a gestão e o gerenciamento da atividade. Para o relator, o deputado General Girão (PL-RN), o projeto é necessário para evitar que o litoral brasileiro vire um grande depósito de navios abandonados.

O deputado acrescenta como alternativa, o aproveitamento das carcaças e a transformação em recifes artificiais, para atrair vida marinha. "A indústria da reciclagem, tende a criar uma cadeia de serviços específica, principalmente para o setor siderúrgico", completou.

O projeto tramita em caráter conclusivo e será ainda analisado agora pelas comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

DUAS EMPRESAS DE PERFURAÇÃO OFFSHORE DEVEM SE FUNDIR

Da Redação OFFSHORE 26/12/2022 - 18:06

As empresas de perfuração offshore Seadrill Limited e Aquadrill anunciaram um acordo de fusão definitivo sob o qual a Seadrill adquirirá a Aquadrill.

Quando a transação for concluída, os acionistas da Seadrill e os acionistas da Aquadrill deterão 62% e 38% das ações ordinárias da nova empresa, respectivamente. O acordo dá à Aquadrill um valor patrimonial implícito de cerca de US\$ 958 milhões.

"A combinação cria uma empresa de perfuração offshore líder do setor, com uma frota moderna e de alta especificação e uma estrutura de custos simplificada.", disse a Seadrill em comunicado.

A transação foi aprovada pelos Conselhos de Administração da Seadrill e da Aquadrill. A aprovação necessária dos cotistas da Aquadrill também foi obtida. A transação não requer a aprovação dos acionistas da Seadrill.

A empresa possuirá sete navios-sonda de 7ª geração, três plataformas para ambientes agressivos, quatro elevatórias e três plataformas assistidas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022

DUPLA JAPONESA EXPLORARÁ O POTENCIAL DE TRANSPORTE DE CO2

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 26/12/2022 - 18:02

As empresas japonesas Mitsui OSK Lines (MOL) e a The Kansai Electric Power Co. (Kepco) assinaram um memorando de entendimento (MoU) para desenvolverem um estudo de transporte marítimo direcionada à cadeia de valor de captura e armazenamento de dióxido de carbono (CCS).

Com base no MoU, a MOL e a Kepco colaborarão no desenvolvimento de um sistema que consiste na separação, captura, transporte, injeção e armazenamento do CO2 emitido pelas usinas termelétricas da Kepco. As duas empresas pretendem também estudar o transporte marítimo de CO2 liquefeito para potenciais locais de armazenamento.

Em junho de 2021, a MOL lançou pesquisa e desenvolvimento de um navio transportador de CO2 liquefeito em grande escala. A iniciativa atendeu a uma chamada da Organização de Desenvolvimento de Nova Energia e Tecnologia Industrial (Nedo) do Japão para desenvolvimento do projeto conceitual da embarcação.

O transportador de CO2 liquefeito operará em longa distância em uma escala de 1 milhão de toneladas por ano.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 169/2022
Página 53 de 53
Data: 27/12/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A classificadora ClassNK concedeu aprovação em princípio (AiP) à MOL para o projeto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/22/2022



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: 27/12/2022