

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 155/2022
Data: 30/11/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS DESTACA MUDANÇAS CLIMÁTICAS E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM SANTOS 4	
EM SANTOS, SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS DIZ QUE PAÍS NÃO TERÁ RECURSOS PÚBLICOS PARA INVESTIMENTOS.....	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
PRAZO PARA CONTRIBUIR COM PROPOSTA DE CONCESSÃO DA BR-262/MG TERMINA NESTA QUINTA (1º).....	7
TERMINA NESTA QUINTA (1º) CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DAS BRs-116/158/290/392/RS	7
AVANÇAM OBRAS DO GOVERNO FEDERAL NO AEROPORTO DE ALTAMIRA (PA)	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	8
PAINÉIS INFORMAM SOBRE ANÁLISE E APROVAÇÃO DE LICENÇAS DE IMPORTAÇÃO	9
NÃO FALTARÃO RECURSOS NO PLOA 2023 PARA OS ÓRGÃOS DO GOVERNO, SEGUNDO MINISTÉRIO DA ECONOMIA	9
ACORDO ENTRE BRASIL E REINO UNIDO BUSCA AMPLIAR FLUXOS BILATERAIS DE COMÉRCIO E INVESTIMENTO	11
SOCIEDADES LIMITADAS DE GRANDE PORTE ESTÃO DESOBRIGADAS DE PUBLICAR DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS NO	
DOU OU EM JORNAIS	12
AUMENTO DA ARRECADAÇÃO REFLETE EFEITOS DA CONSOLIDAÇÃO FISCAL E DE REFORMAS, DIZ SPE	13
NÚMERO DE ESTADOS ELEGÍVEIS A RECEBER GARANTIA DA UNIÃO EM OPERAÇÕES DE CRÉDITO SOBRE PARA 21 EM 2022 ..	15
SUPERÁVIT PRIMÁRIO DOS ESTADOS CHEGA A R\$ 121 BILHÕES EM 2021	16
ARRECADAÇÃO FEDERAL BATE RECORDE E ATINGE R\$ 205,475 BILHÕES EM OUTUBRO	18
GOV – BR – IMPRENSA NACIONAL - DF.....	20
PUBLICADA NOMEAÇÃO DE WILSON LIMA PARA O CARGO DE DIRETOR DA ANTAQ, COM MANDATO ATÉ 18 DE FEVEREIRO	
DE 2027.....	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	20
EDITORIAL – ATRASO EM ILHÉUS	20
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR	20
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	21
Privatização 1.....	21
Privatização 2.....	21
Privatização 3.....	21
Equities Day 1.....	21
Equities Day 2.....	22
REGIÃO NORDESTE - HUGO FIGUEIREDO É O NOVO PRESIDENTE DO PORTO DO PECÉM.....	22
REGIÃO NORDESTE - ALUNOS DO CURSO DE COMÉRCIO EXTERIOR DA FACAPE VISITAM PORTO DE SALVADOR	23
REGIÃO NORDESTE - PREFEITO COBRA AGILIDADE NAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE ILHÉUS	24
REGIÃO SUL - LIGAÇÃO ENTRE OS ESTADOS DO PARANÁ E SANTA CATARINA SEGUE BLOQUEADA AO TRÁFEGO.....	25
REGIÃO SUL - ANTT DIZ QUE MONITORA SITUAÇÃO DAS RODOVIAS EM PERÍODO CRÍTICO DE CHUVAS	26
REGIÃO SUL - ACESSO AOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA ESTÁ INTERDITADO.....	26
NACIONAL - ANTT REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE NOVA CONCESSÃO DA BR-262/MG DIA 1º	27
NACIONAL - CCJ ADIA VOTAÇÃO DA PÉC QUE PERMITE REINVESTIMENTO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA	28
TECNOLOGIA - WILSON SONS INVESTE EM STARTUP QUE MONITORA PROFUNDIDADE DE PORTOS EM TEMPO REAL	29
TECNOLOGIA - REPRESENTANTES DO PORTO DE VALÊNCIA SE REÚNEM COM PREFEITO DE SANTOS	31
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	31
RELAÇÃO ENTRE SANTOS E O PORTO É DESTACADA DURANTE CONGRESSO INTERNACIONAL.....	31
EXERCÍCIO SIMULADO NO PORTO DO ITAQUI.....	32
PORTOS RS RECEBE OPERAÇÃO RELIQUA NO PORTO DO RIO GRANDE	32
PORTO DO RECIFE REALIZA OPERAÇÃO INÉDITA	33
PRÉ-SAL DO BRASIL PRODUZIRÁ 7,7 BI DE BARRIS DE PETRÓLEO	33
DESEMPREGO NO BRASIL CAI A 8,3% EM OUTUBRO, MELHOR DADO PARA O PERÍODO EM 8 ANOS	34
CNT LANÇA ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS FEDERAIS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DE 2001 A 2021 ..	35
EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DA UCRAÍNA VIA POLÔNIA AUMENTAM 50%, DIZ MINISTRO	36
JORNAL O GLOBO – RJ.....	37
POR QUE R\$ 135 BI FORA DO TETO, COMO PROPÕEM OS ECONOMISTAS DA TRANSIÇÃO, NÃO SERIA UMA EXPANSÃO DE	
GASTOS? ENTENDA	37
MP PEDE QUE TCU APURE RESTRIÇÃO DE CRÉDITO CONSIGNADO NO AUXÍLIO BRASIL PELA CAIXA.....	38



PETROBRAS FINALIZA VENDA DE REFINARIA A UM MÊS DO FIM DO GOVERNO BOLSONARO	39
EMPREITEIRAS DA LAVA-JATO ESTÃO HÁ DOIS ANOS NEGOCIANDO REVISÃO DE MULTAS COM ÓRGÃOS DE CONTROLE.....	40
EMPREITEIRAS SE ARTICULAM PARA PEDIR AO GOVERNO LULA REVISÃO DE ACORDOS DA LAVA-JATO	41
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	42
CONGRESSO ABRE BRECHA PARA AUMENTAR ORÇAMENTO SEM APROVAÇÃO DA PEC DA TRANSIÇÃO	42
NOVA EMENDA 'JABUTI' RETIRA ENCARGOS DE PEQUENAS HIDRELÉTRICAS E PUNE CONSUMIDORES DE ENERGIA.....	43
O NOVO GOVERNO LULA E A ECONOMIA	44
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
CONSUMO DE AÇO NO BRASIL DEVE CAIR 11,4% EM 2022, DIZ INSTITUTO	45
DÉFICIT DA BALANÇA COMERCIAL DOS EUA AUMENTA À MEDIDA QUE DÓLAR ALTO RESTRINGE EXPORTAÇÕES.....	46
TRENS NA ALEMANHA JÁ SÃO MOVIDOS A H2V	47
FABRICANTES DE ELETROLISADORES PREVEEM AUMENTO DOS NEGÓCIOS	48
SETOR DE COMBUSTÍVEL FÓSSIL ANALISA PRIMEIROS PROJETOS	50
NORDESTE CONCENTRA PRINCIPAIS PROJETOS	52
OUTROS POLOS SE ARTICULAM PARA NÃO FICAR PARA TRÁS	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	55
PROPOSTA DE AUTORIZAÇÃO ESPECÍFICA DE AFRETAMENTO DURANTE SECA NA AMAZÔNIA DEVERÁ SER APROFUNDADA	55
PARA ESPECIALISTAS, DESMONTE DA INDÚSTRIA NAVAL INTERROMPEU CICLO DE CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL	56
PORTO DO RIO GRANDE DESEMBARCA 128 TRATORES VINDOS DA CHINA	57
COMPLEXO DO PECÉM TEM NOVA DIRETORIA	58
WÄRTSILÄ EXECUTARÁ REPOTENCIAMENTO DE EMPURRADOR PARA A HIDROVIAS DO BRASIL.....	58
HORISONT ENERGI E E.ON SE UNEM PARA ARMAZENAR CO2 EM ESCALA INDUSTRIAL NO MAR DO NORTE	59
CONTTMAF COBRA INFORMAÇÕES SOBRE VENDA DE NAVIOS DO PROMEF PARA BANDEIRA ESTRANGEIRA	60
PPSA PROJETA NECESSIDADE DE 21 FPSOS PARA PRÓXIMOS 10 ANOS.....	60
SANTOS BRASIL DÁ INÍCIO ÀS OPERAÇÕES DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO PORTO DO ITAQUI	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS DESTACA MUDANÇAS CLIMÁTICAS E TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM SANTOS

30ª edição do evento segue nesta quarta-feira (30); confira a programação

Por: Anderson Firmino



Congresso reúne palestrantes, convidados e participantes de vários países latino-americanos
Foto: Matheus Tagé/AT

Seja na Holanda, na Espanha, no México ou no Brasil, a preocupação com as mudanças climáticas e a necessidade de uma transição energética é comum entre atores do ecossistema portuário. O entendimento de que soluções são necessárias e urgentes deu o tom no painel Transição Energética no Transporte Marítimo, realizado na parte da tarde desta terça (29).

Descarbonização, sustentabilidade e experiências em questões ambientais foram abordadas durante o debate. Para o diretor comercial da Hutchison Ports México, Francisco Javier Orozco Mendoza, as ações sobre mudanças climáticas devem partir de uma consciência coletiva.

“As organizações estão interessadas em cumprir as metas (de redução nas emissões de carbono). Primeiro, precisamos de consciência como pessoas. A pandemia nos ensinou muitas coisas, nos ofereceu facilidades, como as reuniões on-line, mas já voltamos a fazer tudo o que fazíamos antes, com os eventuais exageros. Vamos precisar de quantas pandemias para aprender o que é certo?”, indaga.

Para ele, deve haver medidas amparadas em ações governamentais, especialmente quanto à infraestrutura. “É necessário muito investimento, e isso corresponde muito aos governos. Sem ele, tudo vai sair mais caro. Se agora precisamos de um caminhão elétrico, é necessário importá-lo de algum país. Devem ser criadas condições para fabricá-los no país, por exemplo. Isso ajuda a reduzir custos”.

Custos necessários

O valor investido para a transição energética no setor portuário é alto, mas não deve ser visto como gasto. Para a diretora da Top Sector Water & Maritime, a holandesa Thecla Bodewes, é tempo de ajuste de rota quanto às iniciativas voltadas para a questão climática.

“Eu sei que é caro, mas nós precisamos fazer. Nós rodamos em falso durante muitos anos, com soluções baratas. Mas precisamos entender que a transição energética é possível e necessária. Fazer isso juntos, em soluções de longo prazo”, pondera.

Participando do AAPA Latino, o gerente de Relações Externas do Porto de Barcelona, Manuel Galán, disse que a utilização de gás natural é uma aposta “firme e definitiva” do setor. “O esforço das empresas públicas, como as autoridades portuárias, é muito importante. Além disso, é preciso cuidado para não repassar os custos desse incremento para os clientes. Essa é uma condição para que continuemos competitivos”.

O economista e representante da Caribbean Shipping Association (CSA), Ricardo Sánchez, lembra que boa parte da frota de novos navios, prevista para entrar em operação nos próximos anos, já traz elementos voltados para fontes limpas de energia. “As companhias não têm problemas financeiros. Esse é o momento de investir”, pontua.

Programação

9h: 2030: Contagem Regressiva para Acabar com a Exclusão Digital

10h: Portos em Alerta - temas relacionados a cibersegurança, terrorismo e pirataria

11h: Café e networking na área de exposições

11h30: Conversas de Porto: Debates Estratégicos

12h50: Assinatura de convênio: AAPA Latino e Fundação Valenciaport

13h: Almoço

14h: Uma Nova Era para o Transporte de Cruzeiros 15h: Financiamento Inteligente para o Crescimento Estratégico

16h: Café e networking na área de exposições

16h30: Soluções Inovadoras para a Indústria Portuária

17h30: Entrega do Prêmio à Excelência na Indústria Portuária

18h: Encerramento

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 30/11/2022

EM SANTOS, SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS DIZ QUE PAÍS NÃO TERÁ RECURSOS PÚBLICOS PARA INVESTIMENTOS

Mário Povia e autoridades de vários países participaram do 30º Congresso Latino-Americano de Portos

Por: *Ágata Luz*



Mário Povia representou o Ministério de Infraestrutura no evento Foto: Matheus Tagé/AT

“Não teremos recursos públicos suficientes para fazer frente às nossas demandas de investimento”. É assim que o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia, traduz o “cenário de severa restrição fiscal” pelo qual o Brasil passa e ainda passará nos próximos anos.

A aproximação do setor com a iniciativa privada é a solução apresentada pelo secretário para assegurar estes investimentos “em magnitude suficiente para enfrentamento de importantes desafios que devem bater à porta”.

Ele foi um dos que participaram dos debates que aconteceram nesta terça-feira (29), no 30º Congresso Latino-Americano de Portos (AAPA Latino), realizado no Blue Med Convention Center, na Ponta da Praia, em Santos.

Povia abriu sua participação no evento falando sobre os avanços portuários do País durante a realidade imposta pela pandemia de covid-19. “Os portos brasileiros deixaram de se tornar gargalos para se tornar solução de desafios logísticos”, ressaltou.

No entanto, o secretário também aproveitou o encontro que busca proporcionar troca de conhecimento sobre a atividade logística-portuária para elencar os principais desafios futuros que enxerga para o Brasil.

Entre eles, está a iminente entrada do País na Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). “Fará com que nossos fluxos comerciais internacionais aumentem de forma expressiva”. Ele ainda citou a política pública de incentivo à cabotagem, a BR do Mar, que



“estimulará a utilização do modal aquaviário na matriz de transporte, demandando duas vezes os portos nacionais, ou seja, na origem e destino”.

Da mesma forma, Povia falou da BR dos Rios, que transformará os rios navegáveis em hidrovias, e dos investimentos no setor ferroviário nacional na próxima década.

“Acabarão por carrear aos portos uma elevada demanda de commodities, viabilizando exploração de minas e fertilizantes e, sobretudo, de novas fronteiras de agronegócio, que carrearão essas cargas para o longo curso. Inclua-se aí uma nova modelagem de exploração das ferrovias por meio autorizativo”.

Para o secretário, estas e outras questões possuem uma mesma solução: conectividade. “A cada um dos gestores portuários se abre uma agenda que vai além da poligonal do porto, uma agenda de conectividade. A cada etapa que vencemos e deixamos os portos em situação melhor, mais é necessário olhar para fora”.

Relação Porto-Cidade

Citada pelo prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), a relação Porto-Cidade foi um destaque da cerimônia que deu abertura à primeira vez do congresso no município. “O Porto sem a cidade não existe e a cidade sem o Porto também não”, ressaltou, dizendo que o maior complexo portuário do País foi o responsável pelo desenvolvimento urbano e cultural de Santos. De acordo com ele, esta relação é pautada pela prática ESG (sigla, em inglês, para Ambiental, Social e Governança).

Para o diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, o congresso é um evento fundamental para proporcionar a troca de conhecimentos. “Nós vivemos do comércio e das trocas comerciais, então dependemos uns dos outros.

Quanto mais eficientes serem os portos, mais seremos competitivos”. Biral garante que ao fim do evento, os participantes sairão com “novas ideias e novos compromissos” para os portos latino-americanos. “São diversos fornecedores apresentando soluções diferenciadas para o porto funcionar de uma maneira mais produtiva, segura e sustentável ambientalmente”.

Da mesma maneira, a chefe de gabinete da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e presidente da delegação latino-americana da AAPA, Rita de Cássia Vandanezi Munck, afirmou que novas ideias e soluções serão “extremamente relevantes”.

Isso também é o que acredita o presidente e CEO da AAPA, Christopher Connor, que elogiou o trabalho realizado nos portos “de todo o hemisfério”, dizendo ainda as políticas do comitê técnico acrescentarão ainda mais conhecimentos.

Painéis

Durante seu painel, Mário Povia fez um balanço do setor portuário entre os anos de 2019 e 2022, dando lugar ao debate sobre os cenários e previsões para o comércio, transporte marítimo e portos.

Com base no relatório sobre transporte marítimo da UNCTAD (sigla para United Nations Conference on Trade and Development, em português, Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento), o chefe de Logística Comercial da Divisão de Tecnologia e Logística, Jan Hoffmann, falou sobre as melhorias e demandas do setor. Além disso, ele citou os desafios pela frente, entre eles, a questão do envelhecimento de navios.

Em seguida, o diretor do Instituto de Pesquisa do Caribe, Ricardo Sánchez, fez uma análise sobre o comércio e transporte por contêineres. Segundo ele, os negócios tiveram que se adequar à condição de incerteza pela crise global desencadeada pela pandemia e conflito entre Rússia e Ucrânia. Desta forma, a inflação subiu em um patamar inédito nos últimos 30 anos.



Com recorde de participantes, o evento reuniu autoridades de diversos países Foto: Matheus Tagé/AT

Subsecretária de Comércio para Negócios Internacionais do Departamento de Comércio dos Estados Unidos, Marisa Lago comentou sobre as iniciativas climáticas para os portos. “Nosso time está trabalhando para criar um setor mais resiliente e seguro”, explica sobre as estratégias que traça para cumprir o compromisso de reduzir emissões e acelerar tecnologia limpa, incluindo a indústria marítima da América Latina.

O segundo painel apresentou aos participantes do congresso os investimentos e projetos portuários de Chile, Honduras, México, Panamá e Peru, permitindo que autoridades de outros países pudessem conhecer as novidades que devem chegar à América Latina e se inspirar.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 30/11/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PRAZO PARA CONTRIBUIR COM PROPOSTA DE CONCESSÃO DA BR-262/MG TERMINA NESTA QUINTA (1º)

Processo tem potencial de injetar mais de R\$ 4 bilhões na modernização da chamada Rota do Zebu

Interessados têm até às 18h desta quinta-feira (1º) para contribuir com a Audiência Pública nº 12/2022. O objetivo é reunir sugestões da sociedade e do setor produtivo sobre os estudos de viabilidade e as minutas de edital e do contrato de concessão da BR-262/MG, a chamada Rota do Zebu. Os 438,9 quilômetros de extensão da rodovia federal ligam os municípios de Uberaba e Betim. Para participar, acesse o link: <https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=515>.

Os R\$ 4,182 bilhões de investimentos previstos na concessão incluem obras de duplicação e ampliação da capacidade, construção de 11 passarelas para pedestres e construção de vias marginais. A implantação de uma área de escape na serra localizada no município de Luz também faz parte do projeto.

Com informações da Infra S.A

Fonte: *GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF*
Data: 30/11/2022

TERMINA NESTA QUINTA (1º) CONSULTA PÚBLICA SOBRE CONCESSÃO DAS BRs-116/158/290/392/RS

Transferência à iniciativa privada deve resultar em R\$ 5,5 bi em investimentos nas estradas, impactando os municípios de Porto Alegre, Camaquã, Cruz Alta, Santana da Boa Vista, Panambi e Uruguaiana

Será encerrada às 18 horas desta quinta-feira (1º) a Audiência Pública nº 010/2022, sobre a proposta do Ministério da Infraestrutura para a concessão conjunta das BRs-116/158/290/392/RS. Os interessados podem enviar sugestões por escrito sobre o edital, os estudos de viabilidade e a minuta de contrato a ser firmado com a iniciativa privada. Para participar, clique aqui.

É esperado que, com a concessão, sejam investidos R\$ 5,5 bilhões nas quatro estradas federais que compõem o sistema rodoviário. A modernização das vias representará melhor conexão entre a capital gaúcha, Porto Alegre, e os municípios de Camaquã, Cruz Alta, Santana da Boa Vista, Panambi e Uruguaiana.

Com informações da ANTT

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

Data: 30/11/2022

AVANÇAM OBRAS DO GOVERNO FEDERAL NO AEROPORTO DE ALTAMIRA (PA)

Iniciada em novembro de 2021, revitalização completa do terminal será concluída em dezembro

A penúltima etapa de revitalização do Aeroporto de Altamira, localizado no estado do Pará, será concluída nesta semana. De acordo com a Infraero, serão finalizados os reparos e as obras de ampliação do terminal de passageiros. Com isso, ocorrerá a migração total das atividades de check-in – embarque e desembarque –, que estavam em local provisório, para as áreas revitalizadas. A última fase de obras, o acabamento da parte externa do aeroporto, está prevista para ser concluída em dezembro.

“É uma excelente notícia. Entramos nesta semana na etapa final do bloco de intervenções iniciados em novembro de 2021 em Altamira, com investimento de R\$ 3,65 milhões. São recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil [FNAC], um instrumento fundamental à revolução que temos promovido na aviação regional pelo Brasil, possibilitando a ampliação da capacidade e da segurança operacionais nos aeródromos do interior do país”, destaca o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Ele lembra a importância do Aeroporto de Altamira, 11º em movimentação de passageiros da região Norte. Nos 10 primeiros meses deste ano, mais de 67 mil viajantes passaram pelo terminal aéreo – movimento 17% maior na comparação com o mesmo período do ano passado. “Obras assim permitem o aumento na oferta de voos regionais e representam mais conforto e comodidade aos usuários”, acrescenta Sampaio.

Ciclo de melhorias

Desde 2019, o Governo Federal realizou diversas outras benfeitorias no sítio aeroportuário de Altamira, representando cerca de R\$ 5,5 milhões investidos no ativo. Os serviços executados incluem renovação da sinalização horizontal em áreas de movimentação de aeronaves; recuperação da cerca operacional e de pavimentos aeroportuários; recapeamento de vias de acesso e estacionamento de veículos; e modernização do circuito interno de TVs. Também foram adquiridos equipamentos de segurança operacional.

A renovação das áreas de embarque e desembarque, bem como a reforma na área externa, fecham o ciclo de modernizações executados sob o comando da Infraero, que, em 2023, passará a gestão do terminal de Altamira ao Consórcio Novo Norte. O grupo venceu leilão para o Bloco Norte da 7ª rodada de concessões aeroportuárias, promovida pelo Governo Federal em agosto deste ano.

Com informações da Infraero

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

Data: 30/11/2022



PAINÉIS INFORMAM SOBRE ANÁLISE E APROVAÇÃO DE LICENÇAS DE IMPORTAÇÃO

Dados foram divulgados para desburocratizar e reduzir custos das operações

A Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia (Secex/ME) publicou, no sítio eletrônico do Portal Único Siscomex, painéis interativos contendo informações relacionadas a licenças de importação de competência dos diversos órgãos federais competentes.

A base de dados, de livre acesso, apresenta dados consolidados com valor, produtos sujeitos a licenciamento, quantidade de licenças aprovadas e tempo médio de análise dos documentos, e ainda características das mercadorias e o tempo de deferimento do licenciamento no Siscomex.

O trabalho de divulgação de estatísticas de licenciamento de importações, iniciado em abril de 2021, a partir de dados de licenças da própria Secex, integra o plano de trabalho bianual do Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (Confac).

Os dados divulgados refletem o esforço do governo brasileiro para desburocratizar e reduzir custos das operações de comércio exterior, assim como promover transparência quanto aos avanços em eficiência da atuação estatal, em linha com compromissos assumidos internacionalmente e com as diretrizes governamentais.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 30/11/2022

NÃO FALTARÃO RECURSOS NO PLOA 2023 PARA OS ÓRGÃOS DO GOVERNO, SEGUNDO MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Na Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização da Câmara, o secretário especial adjunto do Tesouro e Orçamento, Júlio Alexandre Menezes da Silva, destacou desafios a serem enfrentados

O secretário especial adjunto do Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia, Júlio Alexandre Menezes da Silva, garantiu nesta terça-feira (29/11) que os órgãos do governo federal serão atendidos com recursos no próximo ano, de acordo com a previsão do Projeto de Lei Orçamentária Anual de 2023 (PLOA 2023). “Não está faltando recurso nos órgãos”, afirmou, durante a 4ª Reunião de Audiência Pública da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização da Câmara dos Deputados.

Segundo ele, os órgãos estão com dotações próximas das verificadas em 2022. “Claro que é um orçamento apertado, mas a gente mantém as dotações dos órgãos”, reforçou, citando áreas como Saúde, Desenvolvimento Regional, Cidadania, Educação e Turismo.

Júlio Alexandre explicou que a Lei de Diretrizes Orçamentárias do próximo ano (LDO 2023) inova ao exigir do poder Executivo a constituição de reserva para emendas de Relator Geral, da ordem de R\$ 19,4 bilhões, no mesmo valor das emendas individuais e de bancadas estaduais. Ele apontou que o aumento para emendas parlamentares é de R\$ 22,5 bilhões, mas salientou que o Congresso é que vai debater e pode alterar a Lei Orçamentária, porque a proposta do governo, apresentada em agosto, seguiu regras de “como colocar essa reserva para emendas de relator”.

Engessamento

Um dos grandes desafios a serem enfrentados, na visão do secretário, é o forte engessamento do Orçamento, pois quase 94% das despesas do governo são obrigatórias, e sobra pouco espaço de discricionariedade do Parlamento e do Executivo para a adoção de algumas despesas relevantes ao desenvolvimento do país. “Nós temos que continuar discutindo algumas reformas para controlar a despesa da Previdência, a despesa de pessoal e outras despesas obrigatórias. Temos que reduzir a vinculação do Orçamento. Temos que reduzir a obrigatoriedade do Orçamento. Com isso, será

possível criar políticas públicas mais efetivas, abrindo espaço para despesas discricionárias”, incentivou.

No PLOA de 2023, a despesa discricionária tem o mesmo valor nominal do PLOA de 2022, de R\$ 99 bilhões, mas a grande mudança é sua composição, pois, desta vez, foi necessário alocar quase R\$ 16 bilhões de emendas de Relator Geral nos órgãos para esse tipo de gasto. Assim, não foi possível alocar em dotações específicas e o governo teve de criar uma reserva.

“O desafio desta Casa é dar prioridade para aquelas dotações principais e criar uma possibilidade de, talvez, alocar essas emendas de relator para cobrir dotações de políticas públicas prioritárias”, comentou o secretário adjunto. E complementou: “Dado o Teto de Gastos e o aumento da despesa obrigatória, você tem pouco espaço para despesas discricionárias. Além disso, nós tivemos que compor essa reserva para emendas do Relator Geral.”

Saúde e Educação

De acordo com ele, no PLOA-2023 a Saúde obteve acréscimo total de R\$ 15,4 bilhões em relação ao PLOA 2022, respeitando o mínimo de aplicação em serviços públicos no setor. “Mesmo com essas discussões, nós estamos seguindo o mínimo da aplicação em ações e serviços públicos da Saúde. Estamos no PLOA com R\$ 162 bilhões para a Saúde”, frisou.

Já para despesas com a Manutenção e Desenvolvimento do Ensino, está previsto um montante de R\$ 86,6 bilhões, valor que supera em R\$ 19,3 bilhões o valor mínimo constitucional a ser aplicado em Educação em 2023, e em R\$ 6 bilhões o que foi alocado no PLOA 2022. Assim, as despesas com Educação também seguem acima do mínimo.

O secretário admitiu que há uma queda em despesas com Educação Básica, mas destacou que, nesse caso, o financiamento não ocorre apenas com esses recursos. Citou a complementação do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb) e garantiu que, “quando se olha a educação básica como um todo, há uma forte expansão dos recursos disponíveis”.

Desafios

Apesar de algumas dificuldades, Júlio Alexandre entende que as lideranças do Legislativo e do Executivo “podem facilmente enfrentar esses desafios”, desde que tomem decisões para alocar recursos e fazer dotações nas políticas públicas prioritárias. “Basta tomar decisões para discutir a revisão de benefícios e subsídios tributários e financeiros”, acrescentou.

Ele também apontou o resultado da política fiscal para o país, em meio à pandemia e à Guerra na Ucrânia, e a redução da despesa primária, em termos do Produto Interno Bruto (PIB). “Pela primeira vez, o governo vai encerrar o seu mandato entregando uma despesa em termos do PIB inferior à que foi recebida. Em 2018, a despesa em termos do PIB foi 19,3%. Nós estamos trabalhando e acreditamos que vamos encerrar este ano com uma despesa inferior a 19% do PIB”, salientou.

Esse resultado mostra a importância de uma regra fiscal e do controle das despesas, porque assim se abre espaço para enfrentar crises sem comprometer futuras gerações. Júlio Alexandre disse que, como o governo controlou despesas, houve uma recuperação das receitas e a volta de um resultado primário positivo, pois desde 2014 o Governo Central apresentava déficit primário. “Com as medidas adotadas e o controle das despesas, neste ano o governo voltará a ter um resultado primário positivo, o que não era verificado desde 2013”, relatou.

Outro ponto de destaque é o resultado primário do setor público consolidado, incluindo estados e municípios – que no ano passado já tiveram resultado primário positivo, em grande parte pelo apoio da União, transferindo recursos para o enfrentamento da pandemia, além de segurar as despesas com pessoal por dois anos.

“Tudo isso focando no controle da dívida pública. Este tem que ser o principal objetivo das áreas de Tesouro e Orçamento: adotar medidas de controle da despesa, ampliar receita, olhar estoques,

fluxos e passivos para evitar que a dívida tenha uma trajetória explosiva e, com isso, comprometa a sua liberdade para adoção de políticas públicas e afete também gerações futuras e atuais”, afirmou.

A expectativa da Secretaria Especial de Tesouro e Orçamento é de terminar o ano com uma Dívida Bruta do Governo Geral equivalente a 75,8% do PIB. No entanto, com a revisão do PIB que deve ser feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o indicador pode ficar em 74,3% do PIB. Esse percentual será inferior ao número de 2018, de 75,3% do PIB. “Mesmo com a guerra, mesmo com a pandemia, mesmo com todos os desafios que enfrentamos, vamos conseguir entregar uma dívida bruta abaixo do percentual verificado em 2018”, reforçou o secretário-adjunto.

Plano Plurianual

O secretário-adjunto de Orçamento Federal, Clayton Luiz Montes, também participou da audiência, tratando do Relatório de Monitoramento do Plano Plurianual (PPA) 2020-2023, com ano-base 2021.

O PPA estabelece diretrizes, objetivos e metas para as despesas da Administração Pública. Segundo Montes, 57% dos programas monitorados no PPA melhoraram em 2021, em relação a 2020. “Uma evolução, portanto”, avaliou.

Também foi tema da audiência o Relatório Anual de Avaliação de Políticas Públicas, desenvolvido pelo Conselho de Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas (Cmap). Em três anos de atuação, o Cmap – que reúne além do Ministério da Economia, a Casa Civil da Presidência da República e a Controladoria-Geral da União – emitiu 147 recomendações decorrentes de 60 avaliações de políticas e gastos públicos com valor estimado em mais de R\$ 1 trilhão.

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

Data: 30/11/2022

ACORDO ENTRE BRASIL E REINO UNIDO BUSCA AMPLIAR FLUXOS BILATERAIS DE COMÉRCIO E INVESTIMENTO

Instrumento assinado nesta terça-feira (29/11), em Brasília, fortalece a segurança jurídica para atrair investidores

Os governos do Brasil e do Reino Unido assinaram nesta terça-feira (29/11) um Acordo de Dupla Tributação (ADT), instrumento voltado à eliminação da Dupla Tributação em Relação aos Tributos sobre a Renda e à Prevenção da Evasão e da Elisão Fiscais. Dessa forma, busca-se segurança jurídica e promove-se o aumento dos fluxos bilaterais de comércio e investimento.

Para o secretário especial da Receita Federal, Julio Cesar Vieira Gomes, “os ADTs firmados pelo Brasil são exemplos dos esforços da instituição para expandir a rede de tratados tributários do país, importantes para o processo em andamento de acessão do Brasil à OCDE [Organização para a Cooperação e Desenvolvimento]. A RFB também tem conduzido tratativas com outras grandes economias globais”.

A assinatura desta convenção vai ao encontro dos esforços feitos pelo Brasil em ampliar sua rede de acordos para evitar a dupla tributação, em especial com países-membros da OCDE, sendo o Reino Unido o 26º país-membro da Organização com o qual o Brasil firma essa espécie de acordo internacional. O ADT negociado converge para o Modelo de Convenção da OCDE e está alinhado ao “Projeto sobre a Erosão da Base Tributária e Transferência de Lucros” (Projeto BEPS) da entidade. Todas essas características contribuem positivamente para o processo de acessão do Brasil à OCDE.

Construção conjunta

“Esse foi um trabalho que envolveu muitas mãos, muitas contribuições, tanto no âmbito do Ministério da Economia quanto fora dele”, disse o secretário Julio Cesar. Ele pontuou que a globalização da economia trouxe repercussões nas mais diversas áreas, entre as quais a coexistência dos sistemas



jurídicos e, em especial, os sistemas tributários dos países. Nas relações comerciais – salientou– isso muitas vezes gera dupla tributação e também, por outro lado, a dupla não tributação. “Os países interessados em manter sua capacidade de investimento e atratividade procuram assinar acordos que atenuem ou eliminem essa dupla tributação”, afirmou, complementando: “Esse ADT que estamos assinando hoje visa atenuar esse efeito e repercutir no Custo Brasil”.

Segundo Julio Cesar, o ADT celebrado com o Reino Unido atende reivindicação de entidades representativas da iniciativa privada brasileira. “Espero que a assinatura desta convenção desempenhe importante papel em aumentar o comércio e o investimento, a atratividade, a competitividade dos produtos brasileiros, a segurança jurídica e a estabilidade de longo prazo”, enfatizou.

De acordo com dados do Banco Central, os investimentos brasileiros no Reino Unido somaram US\$ 5,2 bilhões no ano de 2020, sendo o Brasil destino de investimentos britânicos da ordem de US\$ 25,2 bilhões. Por sua vez, a corrente de comércio entre os países em 2021 alcançou US\$ 5,6 bilhões, conforme dados da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia.

Prioridade

A cerimônia de assinatura do ADT com o Reino Unido contou com a participação da embaixadora interina do Reino Unido no Brasil, Melanie Hopkins; do secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany; e do secretário especial da RFB, Julio Cesar Vieira Gomes; além de representantes do Ministério das Relações Exteriores e da Secretaria Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Secint/ME).

"Este tratado terá o potencial de aumentar substancialmente o comércio entre nossos países, bem como atrair investimentos e fortalecer as relações comerciais entre o Brasil e o Reino Unido", declarou a embaixadora Melanie Hopkins. "O Brasil é o maior país com o qual temos uma relação econômica bilateral estreita e com o qual ainda não temos um ADT em vigor. Esta é uma prioridade para o Reino Unido e estamos aqui para resolver isso", acrescentou.

O secretário Marcelo Guarany ressaltou que a assinatura do acordo é um acontecimento histórico e lembrou alguns dos principais momentos de sua elaboração, iniciada em junho. De acordo com Guarany, essa celeridade no processo de construção do ADT demonstra o esforço de todos os órgãos envolvidos no trabalho. O secretário destacou a participação da RFB e do Itamaraty e fez um agradecimento à Embaixada Britânica. "O Reino Unido tem sido um parceiro a vida toda. Você e seus antecessores têm nos ajudado muito a fazer a fazer uma mudança cultural", afirmou, dirigindo-se à embaixadora Melanie Hopkins, e mencionando a colaboração britânica para os avanços brasileiros na avaliação do controle de gastos, na melhoria regulatória e na aproximação com a OCDE.

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

Data: 30/11/2022

SOCIEDADES LIMITADAS DE GRANDE PORTE ESTÃO DESOBRIGADAS DE PUBLICAR DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS NO DOU OU EM JORNAIS

Decisão promoverá redução de custos para os empresários e sociedades, além de maior liberdade no exercício da atividade econômica, melhoria do ambiente de negócios e aumento na geração de emprego e renda

Foi publicada no último dia 25 de novembro decisão judicial que declara a legalidade do item 7º do Ofício Circular nº 099/2008, que desobriga as sociedades limitadas de grande porte da publicação de demonstrações financeiras, em Diário Oficial e em jornais de grande circulação. A iniciativa – promovida pelo Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração (Drei), que faz parte da Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME) – tem como objetivo reduzir os custos para empresários e sociedades, além de promover maior



liberdade no exercício da atividade econômica, melhoria do ambiente de negócios e aumento na geração de emprego e renda.

A decisão judicial foi proferida nos autos da Ação nº 0030305-97.2008.4.03.6100, ajuizada pela Associação Brasileira de Imprensa Oficial (Abio) em face da União, objetivando a declaração de ilegalidade do item 7º do Ofício Circular nº 099/2008. O DREI não reapreciou o assunto e a orientação dada no passado pelo Departamento Nacional de Registro e Comércio (DNRC) foi considerada legal por decisão judicial.

A manutenção da orientação acerca da não publicação possui um efeito prático relevante para as sociedades limitadas de grande porte, que ficam desoneradas do custo de publicação de suas demonstrações financeiras, a partir dessa decisão.

Para o diretor do Departamento Nacional de Registro Empresarial e Integração, Allan Turano, o tema tem suscitado controvérsias desde 2008, quando o então DNRC – atual DREI – editou parecer no sentido de facultar as publicações: “Esse entendimento fora questionado judicialmente, obrigando as Juntas Comerciais a exigir provas dessas publicações, sob pena de não arquivar os atos. Muitos usuários precisaram se valer de mandados de segurança para contornar esse entrave. Uma grande dor de cabeça para todos. Passados quase 15 anos, o novo entendimento judicial reafirma o entendimento do DNRC e resolve a questão.”

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

Data: 30/11/2022

AUMENTO DA ARRECADAÇÃO REFLETE EFEITOS DA CONSOLIDAÇÃO FISCAL E DE REFORMAS, DIZ SPE

Segundo a Secretaria de Política Econômica do Ministério da Economia, medidas para retomada da economia contribuíram para resultados obtidos pela Receita Federal em outubro

Os efeitos do processo de consolidação fiscal e a implementação das reformas estruturais e microeconômicas para o aumento da produtividade estão contribuindo para o crescimento econômico sustentável de longo prazo, o que se reflete no aumento da arrecadação federal. A análise foi apresentada pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia, nesta terça-feira (29/11), durante a divulgação do resultado da arrecadação federal de outubro pela Receita Federal. A arrecadação total das Receitas Federais atingiu R\$ 205,475 bilhões em outubro e R\$ 1,836 bilhão no acumulado do ano.

Na apresentação Conjuntura Macroeconômica e Arrecadação Bruta de Tributos Federais, considerando a passagem de agosto para setembro, a SPE destacou pontos como a estabilidade do Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br), o crescimento das vendas do comércio e da receita real do setor de serviços, a queda da taxa de desemprego e o saldo positivo na abertura de novas vagas de empregos formais. Já no mês de outubro, houve a recuperação dos indicadores de confiança entre empresários e consumidores.

A SPE também salientou que as expectativas de mercado medidas pelo Prisma Fiscal voltaram a ficar abaixo do valor da arrecadação total do mês. A arrecadação de outubro foi 3,5% superior ao projetado pelo mercado e a diferença absoluta média nos últimos 12 meses está em 7%. “O montante arrecadado para o mês de outubro ficou próximo da projeção máxima feita pelo mercado”, comentou o coordenador-geral de Modelos e Projeções Econômico-Fiscais da SPE, Sérgio Gadelha.

Dados positivos em setembro

Entre os dados de setembro que contribuíram para o aumento da arrecadação federal em outubro, ele citou a alta de 0,5% do IBC-Br, refletindo os resultados da produção industrial, das vendas do varejo e da receita real do setor de serviços, além dos dados do setor agropecuário.



Gadelha citou os dados da Pesquisa Mensal de Comércio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que apontam crescimento de 1,1% em setembro, na primeira alta em cinco meses. O volume de vendas no indicador do Comércio Varejista Restrito, que exclui veículos e materiais de construção, cresceu 1,1%. “O comércio demonstrou recuperação em setembro, o que melhora a perspectiva para os resultados no final do ano”, observou.

Em relação a setembro do ano passado, houve alta de 3,2%, com destaque para as contribuições positivas de hipermercados e supermercados. Já a venda de combustíveis e lubrificantes foi influenciada pela queda dos preços, elevando os volumes comercializados. Na Atividade do Comércio Varejista Ampliado, o volume de vendas em setembro cresceu 1,5% sobre agosto e 1% em relação ao mesmo mês de 2021.

Ele também lembrou que a Pesquisa Mensal de Serviços registrou alta de 0,9% em setembro e de 3,2% no terceiro trimestre, atingido o patamar mais alto da série histórica. “Com isso, o setor não só ampliou o distanciamento em relação ao nível pré-pandemia, já que se encontra 11,8% acima de fevereiro de 2020, como também alcançou o patamar mais elevado da série histórica iniciada em 2011, superando novembro de 2014”, pontuou, acrescentando que, em relação a setembro de 2021, o volume de serviços avançou 9,7%, na décima-nona taxa positiva consecutiva.

Na ponta da indústria, a pesquisa mensal revelou recuo da atividade em 0,7%, com queda de 1,3% na Indústria de Transformação, mas alta de 1,8% da Indústria Extrativa, na margem. Gadelha acredita que, nos próximos meses, a indústria deve ser favorecida pela recomposição de estoques e pela demanda relativamente aquecida no curto prazo.

Mercado de trabalho aquecido

Do lado do mercado de trabalho, o desemprego caiu para 8,7% no trimestre encerrado em setembro. Foi a menor taxa desde o trimestre fechado em junho de 2015, com queda de 0,6 ponto percentual sobre o trimestre anterior – terminado em junho de 2022 – e de 3,9 pontos percentuais frente ao mesmo período de 2021.

“A taxa de desocupação segue a trajetória de queda observada nos últimos trimestres, influenciada pela manutenção do crescimento da população ocupada”, afirmou Gadelha. A população desocupada, em torno de 9,5 milhões de pessoas, chegou ao menor nível desde o trimestre terminado em dezembro de 2015, caindo 6,2%.

A SPE também considerou a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua) do IBGE, que revelou crescimento do rendimento real habitual pela primeira vez desde junho de 2020, tanto na comparação trimestral (+3,7%) quanto na anual (+2,5%), chegando a R\$ 2,787 mil. “Esse crescimento está relacionado à redução da taxa de inflação, proporcionando ganhos reais”, explicou Gadelha. Além disso, o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged) do Ministério do Trabalho e Previdência Social registrou saldo positivo de 278.085 carteiras assinadas em setembro, com criação de vagas disseminada entre os setores.

Recuperação da confiança

Quanto aos dados da passagem de setembro para outubro, a SPE destacou que os indicadores de confiança medidos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) mostraram recuperação no terceiro trimestre e voltaram a apontar melhora, com alta na margem em todas as categorias, entre empresários e consumidores, principalmente em serviços e comércio. “Todavia, quando olhamos pontualmente outubro de 2022, a gente observa um recuo na confiança dos consumidores e empresários, em linha com a moderação do ritmo da atividade econômica, mas permanecendo em um nível próximo ao patamar pré-crise sanitária provocada pela pandemia de Covid-19”, frisou.

Gadelha citou ainda o crescimento do Índice de Confiança do Empresário Industrial, medido pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), e a redução da produção de veículos em outubro, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 30/11/2022

NÚMERO DE ESTADOS ELEGÍVEIS A RECEBER GARANTIA DA UNIÃO EM OPERAÇÕES DE CRÉDITO SOBE PARA 21 EM 2022

Quantidade de municípios e capitais com rating A e B também aumentou no ano

Em 2022, as análises da capacidade de pagamento (Capag) de 21 estados foram classificadas pelo Tesouro Nacional com notas A e B, que permitem que o ente receba garantia da União para novos empréstimos, contra 20 no ano anterior. O resultado reflete a melhora observada nas contas dos estados em 2021, quando alcançaram um resultado primário de R\$ 121 bilhões pelo critério acima da linha. As informações estão no Boletim de Finanças dos Entes Subnacionais, divulgado nesta terça-feira (29/11) pelo Tesouro Nacional.

O aumento é explicado pela melhoria da Capag dos estados de Goiás e do Tocantins, que passaram de C em 2021 para B em 2022. Por outro lado, Maranhão deixou de ser elegível a receber operações de crédito com a garantia da União, ao passar da classificação B para C neste ano.

Além do Maranhão, estão inelegíveis para receber garantias da União em 2022 os estados do Amapá (nota C), de Minas Gerais (nota D), do Rio de Janeiro (nota C), do Rio Grande do Norte (nota C) e do Rio Grande do Sul (nota D).

No ano, sete estados receberam o conceito máximo A, indicativo da melhor situação fiscal, contra cinco em 2021. Além dos estados do Espírito Santo, do Mato Grosso, da Paraíba, de Rondônia e de Roraima – que repetiram em 2022 a nota máxima – foram classificados como A as situações fiscais do Mato Grosso do Sul e do Pará.

A análise da capacidade de pagamento apura a situação fiscal dos estados e municípios que querem contrair novos empréstimos com garantia da União. O objetivo da classificação é verificar se um novo endividamento representa risco de crédito para o Tesouro Nacional.

Metodologia

A metodologia do cálculo é composta por três indicadores: endividamento, poupança corrente e índice de liquidez, que avaliam o grau de solvência, a relação entre receitas e despesas correntes e a situação de caixa para verificar a saúde fiscal do estado ou município. Após análise desses indicadores, são atribuídos aos estados ratings de A a D, sendo requisito para recebimento de garantia da União que o ente tenha capacidade de pagamento calculada e classificada como A ou B.

A maioria dos estados sem boa classificação de capacidade de pagamento em 2022 possuem índice de liquidez maior ou igual a 100%, o que significa que o volume de obrigações de curto prazo das fontes de recursos não vinculadas é superior aos recursos em caixa. Alguns desses estados também possuem indicador de poupança corrente maior ou igual a 95%, o que indica que a capacidade de pagamento também foi afetada por uma relação entre receitas e despesas correntes com pouca margem para o crescimento das despesas obrigatórias estaduais.

Capitais e demais municípios

O número de capitais estaduais com rating A ou B também apresentou melhora no ano, subindo de 18 em 2021 para 22 em 2022. Destas, 14 receberam a classificação máxima A na análise de suas situações fiscais em 2022, contra 11 do ano anterior. São elas: Aracaju (SE), Belém (PA), Boa Vista (RR), Florianópolis (SC), João Pessoa (PB), Macapá (AP), Maceió (AL), Manaus (AM), Palmas (TO), Porto Alegre (RS), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), São Luís (MA) e Vitória (ES).

Ficaram inelegíveis para recebimento de garantias em operação de crédito apenas os municípios de Campo Grande/MS (nota C), Cuiabá/MT (Capag suspensa), Fortaleza/CE (nota C) e Natal/RN



(nota C). Todas as capitais com nota C na Capag têm o indicador de poupança corrente superior a 95%, indicativo de um comprometimento elevado de suas receitas correntes com despesas correntes. Quanto à liquidez, Natal tem obrigações financeiras superiores às suas disponibilidades de caixa bruta.

Seguindo a tendência verificada para os estados e capitais, a análise da Capag dos municípios revelou um aumento substancial das cidades aptas a contratar empréstimos com garantias da União de acordo com os critérios da Portaria ME nº 5.623/2022. Neste ano, 3.329 municípios foram classificados com notas A ou B, contra 2.535 do exercício anterior.

Outras informações

Na edição de 2022, o Boletim de Finanças dos Entes Subnacionais apresenta ainda seções específicas com detalhamento da situação fiscal de estados e municípios e dos novos instrumentos de ajuste fiscal dos estados, como o Regime de Recuperação Fiscal (RRF) e o Plano de Promoção do Equilíbrio Fiscal (PEF). As informações fiscais individuais para cada estado e para o Distrito Federal podem ser acessadas em painel interativo na web, em Fichas dos Estados - Informações Fiscais - Tesouro Transparente.

O Boletim dos Entes Subnacionais – editado pelo Tesouro Nacional desde 2016 – apresenta dados fiscais padronizados e apurados segundo os conceitos do Manual de Demonstrativos Fiscais (MDF) e do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público (MCASP) para o exercício de 2021 e exercícios anteriores. O objetivo da publicação é aumentar a transparência e estimular as discussões sobre as finanças de estados e municípios.

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

Data: 30/11/2022

SUPERÁVIT PRIMÁRIO DOS ESTADOS CHEGA A R\$ 121 BILHÕES EM 2021

Bom desempenho é explicado principalmente pelo crescimento de receitas tributárias, retomada da atividade econômica e contenção do aumento das despesas com pessoal

Em 2021, os estados brasileiros apresentaram o melhor resultado primário da série histórica apurada sob o critério acima da linha desde 2015, de R\$ 121 bilhões, o que representa um acréscimo nominal de R\$ 59 bilhões (94,57%) em relação ao resultado verificado em 2020, de R\$ 62 bilhões. Os entes terminaram o ano com um aumento de R\$ 86 bilhões em seus estoques de caixa e equivalente de caixa. Os dados estão no Boletim de Finanças dos Entes Subnacionais, publicado nesta terça-feira, 29/11, pelo Tesouro Nacional.

O bom desempenho observado nas contas desses entes em 2021 está em linha com a trajetória verificada em 2020 e foi possível graças a uma situação econômica mais favorável decorrente da retomada da atividade econômica (crescimento real nacional do PIB de 4,6% no ano), aumento acentuado de preços dentre produtos importantes na base tributária dos estados, como combustíveis e energia elétrica, e aumentos salariais ainda contidos pela proibição trazida pela Lei Complementar 173/2020.

De acordo com a publicação, o resultado positivo deve ser observado com cautela, já que foi fortemente impactado por fatores conjunturais, como o aumento de preços e a vedação ao aumento de gastos com pessoal vigente até o final de 2021. A partir de 2022, alerta o relatório, o elevado caixa acumulado por causa de uma conjuntura favorável poderá ser utilizado para contratação de gastos continuados, potencialmente criando desequilíbrios estruturais futuros.

Já o resultado orçamentário, que é calculado pela diferença entre as receitas arrecadadas e todas as despesas empenhadas no exercício, manteve-se positivo em R\$ 45,4 bilhões, um acréscimo de 35,35% em relação ao resultado de 2020, de R\$ 33,6 bilhões. Além disso, a necessidade de financiamento dos entes ficou negativa em R\$ 20 bilhões, o que indica que os estados, numa base agregada, deixaram menos compromissos por honrar, arrecadando receitas suficientes para

financiar seus gastos sem recorrer a fontes de financiamento como operações de crédito e alienações de bens.

Diferentemente de 2020, quando o crescimento das receitas dos estados ocorreu por aumento nos valores das transferências, associado a auxílios financeiros no âmbito da pandemia de Covid-19, em 2021 o aumento das receitas ocorreu principalmente pelo crescimento das receitas de arrecadação própria, especialmente do ICMS. Em 2021, apenas o estado do Rio de Janeiro apresentou aumento real significativo das receitas de transferência, explicado pelo impacto do aumento do preço do barril de petróleo nas transferências de royalties.

Pelo lado da despesa, o destaque em 2021 ficou por conta da redução real na despesa com pessoal, já que o aumento agregado observado nessa rubrica foi inferior à inflação verificada no período. Ao todo, 22 estados apresentaram redução real nessa modalidade de despesa. As maiores quedas foram observadas em São Paulo (-8,2%) e Bahia (-6,7%), enquanto Roraima e Amazonas apresentaram os maiores aumentos (14,3% e 4,2%, respectivamente). De acordo com o documento, Acre, Sergipe, Paraíba, Rio Grande do Norte e Minas Gerais apresentam alto comprometimento de suas receitas correntes líquidas (superior a 57%) com despesas com pessoal.

Apesar da redução real na despesa com pessoal, observou-se em 2021 um aumento real das despesas primárias agregadas nos estados, decorrente principalmente da elevação de outras despesas correntes e investimentos (alta de 69,7% entre 2020 e 2021 em relação à Receita Corrente Líquida). Alagoas foi o estado que apresentou maior variação nas despesas primárias, com um aumento de 28,3% em relação a 2020.

A melhoria nas contas dos estados se reflete também no resultado da análise da capacidade de pagamento (Capag), classificação feita pelo Tesouro Nacional a partir da verificação de indicadores econômico-financeiros que refletem o grau de solvência e a saúde fiscal dos entes que querem contratar empréstimos com garantia da União.

Municípios e capitais

O resultado orçamentário agregado dos municípios foi superavitário em R\$ 95 bilhões em 2021, com crescimento de mais de R\$ 50 bilhões em relação a 2020 (111%). A receita corrente municipal aumentou em R\$ 126 bilhões (16,44%), puxada pelo crescimento da arrecadação própria (18,5%) e pelas receitas de transferência, que representaram mais de R\$ 81 dos R\$ 126 bilhões do aumento das receitas correntes, refletindo em grande parte os aumentos expressivos na arrecadação de Imposto de Renda e do ICMS.

A receita de transferência do ICMS cresceu R\$ 33,4 bilhões (26,78%), acompanhando o aumento observado na arrecadação dos estados. Também ocorreu um forte aumento nas transferências do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), de R\$ 34 bilhões (34,7%). Já a categoria "Outras", que reúne as transferências de recursos do Sistema Único de Saúde (SUS), além das transferências de recursos do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb) e da cessão onerosa dos campos de petróleo, aumentou R\$13 bilhões sobre uma base elevada de 2020, quando a União realizou transferências extraordinárias aos governos regionais.

As Receitas de Capital caíram R\$ 3,4 bilhões no período, influenciadas principalmente pela redução de R\$ 4,4 bilhões em operações de crédito, parcialmente compensada pelo aumento em outras receitas de capital.

Pelo lado das despesas, destaque para os gastos com juros e encargos da dívida, que tiveram crescimento de 82,46% (R\$ 2,6 bilhões) no período, aumento explicado principalmente pela retomada do pagamento do serviço da dívida, suspenso até o final de 2020 pela Lei Complementar 173/2020. Os crescimentos nas despesas com pessoal ativo (4,91% em relação a 2020) e com inativos (6,43%) foram menores que o IPCA verificado no ano (10,06%).



O boletim traz uma análise apartada dos indicadores financeiros das capitais, como o nível de endividamento, que mostra qual o percentual da receita corrente líquida (RCL) de um exercício que seria consumido caso toda a dívida consolidada do município fosse paga. São Paulo aparece em primeiro lugar como a capital mais endividada, apresentando um índice de 62,7%, seguido pelo Rio de Janeiro, com 61,4%. Na outra ponta, situa-se Boa Vista, com um índice de 12,2%.

Já o indicador de autonomia financeira, que analisa a proporção de receita própria do município em relação à receita total, revela que todas as capitais dos estados do Sul e Sudeste possuem índice de arrecadação própria acima de 40%. Na liderança nacional encontra-se o município de São Paulo, com 71,4% de arrecadação própria, enquanto Rio Branco, na outra ponta, arrecada apenas 23,7% de sua receita total.

Seguindo a tendência verificada para os estados, a análise da Capag dos municípios revelou um aumento substancial das cidades aptas a contratar empréstimos com garantia da União de acordo com os critérios da Portaria ME nº 5.623/2022.

Outras informações

Na edição de 2022, o Boletim de Finanças dos Entes Subnacionais apresenta ainda seções específicas com detalhamento da situação fiscal de estados e municípios e dos novos instrumentos de ajuste fiscal dos Estados, como o Regime de Recuperação Fiscal (RRF) e o Plano de Promoção do Equilíbrio Fiscal (PEF). As informações fiscais individuais para cada estado e para o Distrito Federal podem ser acessadas em painel interativo na web, em Fichas dos Estados - Informações Fiscais — Tesouro Transparente.

O Boletim dos Entes Subnacionais, editado pelo Tesouro Nacional desde 2016, apresenta dados fiscais padronizados e apurados segundo os conceitos do Manual de Demonstrativos Fiscais (MDF) e do Manual de Contabilidade Aplicada ao Setor Público (MCASP) para o exercício de 2021 e exercícios anteriores. O objetivo da publicação é aumentar a transparência e estimular as discussões sobre as finanças de estados e municípios.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 30/11/2022

ARRECAÇÃO FEDERAL BATE RECORDE E ATINGE R\$ 205,475 BILHÕES EM OUTUBRO

Acumulado de janeiro a outubro de 2022 alcançou R\$ 1,836 trilhão, registrando o melhor resultado desde 1995

A arrecadação das receitas federais atingiu R\$ 205,475 bilhões em outubro, representando aumento real (corrigido pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA) de 7,97% em comparação ao mesmo mês em 2021. No acumulado de janeiro a outubro de 2022, a arrecadação alcançou R\$ 1,836 trilhão, ou seja, acréscimo real de 9,35% em relação a igual período do ano passado. Os números representam o melhor desempenho arrecadatório desde 1995, tanto para o mês de outubro quanto para o período acumulado.

As informações constam da “Análise da Arrecadação das Receitas Federais de Outubro de 2022”, divulgada nesta terça-feira (29/11) pela Receita Federal do Brasil (RFB), em entrevista coletiva online. Participaram da entrevista o chefe do Centro de Estudos Tributários e Aduaneiros da Receita Federal, Claudemir Malaquias; o coordenador de Previsão e Análise da Receita Federal, Marcelo Gomide; e o coordenador-geral de Modelos e Projeções Econômico-Fiscais da Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia, Sérgio Gadelha.

Acesse o material completo sobre o **resultado da arrecadação federal em outubro de 2022** (<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/relatorios/arrecadacao/2022>).



As receitas administradas pela RFB totalizaram, em outubro deste ano, R\$ 185,284 bilhões, representando acréscimo real de 7,39% em comparação a outubro de 2021. Ao considerar o período acumulado de janeiro a outubro de 2022, a arrecadação de receitas administradas alcançou R\$ 1,716 trilhão, registrando aumento real de 7,62% em relação ao mesmo período do ano passado. Segundo a Receita Federal, o acréscimo registrado no período pode ser explicado principalmente pelo crescimento dos recolhimentos de Imposto de Renda de Pessoas Jurídicas (IRPJ) e de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Destaques do mês

O IRPJ e a CSLL totalizaram arrecadação de R\$ 53,882 bilhões, ou seja, crescimento real de 13,01%. Esse resultado é explicado pelo acréscimo real de 11,24% na arrecadação da estimativa mensal, de 23,06% na arrecadação do balanço trimestral e de 10,50% na arrecadação do lucro presumido. A Receita destaca que houve pagamentos atípicos de, aproximadamente, R\$ 3 bilhões por empresas ligadas ao setor de commodities.

A arrecadação da receita previdenciária foi de R\$ 44,983 bilhões, com acréscimo real de 6,33%. Esse resultado se deve, principalmente, ao aumento real de 15,90% da massa salarial. Além disso, houve crescimento das compensações tributárias com débitos de receita previdenciária em razão da Lei nº 13.670/2018.

O IRRF – Rendimentos de Capital teve arrecadação de R\$ 6,569 bilhões, com acréscimo real de 57,16%, resultado de acréscimos nominais de 125,08 % na arrecadação do item “Aplicação de Renda Fixa (PF e PJ)” e de 137,31% na arrecadação do item “Fundos de Renda Fixa”. Já o IRRF – Rendimentos do Trabalho apresentou arrecadação de R\$ 5,329 bilhões, representando elevação real de 75,58%.

Sem considerar os fatores não recorrentes, haveria um crescimento real de 12,18% na arrecadação do período acumulado e de 9,35% no mês de outubro de 2022.

Destaques janeiro-outubro

O IRPJ e a CSLL totalizaram arrecadação de R\$ 427,801 bilhões, com alta real de 19,48%. Esse desempenho é explicado pelo acréscimo de 82,25% na arrecadação relativa à declaração de ajuste do IRPJ e da CSLL, decorrente de fatos geradores ocorridos ao longo de 2021, e ao acréscimo de 18,97% na arrecadação da estimativa mensal.

A Receita Federal destaca elevação em todas as modalidades de apuração do lucro. Também houve recolhimentos atípicos da ordem de R\$ 40 bilhões, especialmente por empresas ligadas à exploração de commodities, no período de janeiro a outubro deste ano, e de R\$ 36 bilhões no mesmo período de 2021.

O IRRF – Rendimentos de Capital teve arrecadação de R\$ 69,521 bilhões, com acréscimo real de 62,25%. Esse resultado pode ser explicado pelos acréscimos nominais de 176,43% na arrecadação do item “Fundos de Renda Fixa”, e de 140,72% na arrecadação do item “Aplicação de Renda Fixa (PF e PJ)”.

A receita previdenciária apresentou arrecadação de R\$ 440,669 bilhões nos 10 primeiros meses do ano, com acréscimo real de 6,21%, resultado explicado pelo aumento real de 7,38% da massa salarial e alta real de 17,37% na arrecadação da contribuição previdenciária do Simples Nacional, de janeiro a outubro de 2022, em relação ao mesmo período de 2021. Além disso, houve elevação das compensações tributárias com débitos de receita previdenciária em razão da Lei nº 13.670/2018.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 30/11/2022



Imprensa Nacional

GOV – BR – IMPRENSA NACIONAL - DF

PUBLICADA NOMEAÇÃO DE WILSON LIMA PARA O CARGO DE DIRETOR DA ANTAQ, COM MANDATO ATÉ 18 DE FEVEREIRO DE 2027.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 30/11/2022 | Edição: 224-b | Seção: 2 - Extra B | Página: 1
Órgão: Atos do Poder Executivo

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA

DECRETO DE 29 DE NOVEMBRO DE 2022

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, **caput**, inciso XIV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 53, § 1º, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, resolve:

NOMEAR

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO, para exercer o cargo de Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, com mandato até 18 de fevereiro de 2027, na vaga decorrente do término do mandato de Adalberto Tokarski.

Brasília, 29 de novembro de 2022; 201º da Independência e 134º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Marcelo Sampaio Cunha Filho

Fonte: GOV. Federal – BR – Imprensa Nacional - DF

Data: 30/11/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ATRASO EM ILHÉUS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Estratégias para o desenvolvimento da região de Ilhéus (BA), as obras de ampliação e melhoria do Aeroporto Jorge Amado, localizado na cidade, começaram em 2019, sendo feitas pela concessionária Socicam. A expectativa era que fossem concluídas no final do ano seguinte, mas até o momento não foram entregues. Na última semana, em reunião na sede da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (Agerba), em Salvador, o prefeito Mário Alexandre (PSD) cobrou agilidade no serviço.

Junto a seu pedido, o prefeito destacou que o projeto irá expandir a área do terminal de passageiros dos atuais 3.400 m² para mais de 4.500 m², além de reformar o estacionamento, revitalizar a área comercial do aeroporto e construir um novo prédio, que será destinado à área administrada à seção contra incêndio (SCI). Como resultado, a capacidade de atendimento anual do aeroporto passará de 556 mil pessoas para 1,2 milhão, mais do que o dobro. Para Mário Alexandre, o terminal aéreo



é um relevante porta de entrada da cidade. Atualmente é a terceira maior instalação aeroportuária do estado, atrás apenas da de Salvador e a de Porto Seguro.

Conforme reportagem publicada na edição desta quarta-feira do BE News, o chefe do Executivo afirmou que “o verão se aproxima e o aeroporto tem papel fundamental para atrair mais turistas, que visitam Ilhéus a fim de curtir as nossas belíssimas praias e conhecer as riquezas culturais e históricas da nossa cidade”, disse Alexandre. Segundo a concessionária Socicam, o atraso nas obras se deve ao fato de elas ocorrerem em paralelo às operações aeroviárias. A empresa admite que houve uma redução das frentes de trabalho neste final de ano, devido ao maior movimento do terminal, mas pretende retomar o ritmo “o mais breve possível”.

Tais justificativas, porém, não esclarecem o movo de uma obra prevista para ser concluída em cerca de um ano, no final de 2020, estar atrasada em dois anos. Ou seja, sua duração já chega ao triplo do esperado. Mesmo a ocorrência da pandemia não explica totalmente tamanho atraso. Esclarecimentos devem ser dados. E a concessionária deve retomar o ritmo das obras o mais rápido possível.

O turismo é uma das mais importantes ferramentas de desenvolvimento da economia brasileira e não se pode abrir mão de tal fator. Ainda mais nesse momento de recuperação, toda ajuda deve ser dada. As obras do aeroporto têm de ser agilizadas e concluídas o quanto antes, como previsto e prometido.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/11/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PRIVATIZAÇÃO 1

Integrante do grupo de trabalho de Infraestrutura da equipe de transição e cotado para assumir o Ministério da Infraestrutura no Governo Lula, o senador Alexandre Silveira (PSD-MG) protocolou, no Senado, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 30/2022. O texto prevê que governos derrotados em eleições fiquem proibidos de privatizarem estatais durante o período de transição para a próxima gestão.

PRIVATIZAÇÃO 2

Em sua conta em uma rede social, Silveira destacou que “é completamente inadequado que nos últimos dois ou três meses de um governo derrotado democraticamente, no apagar das luzes, se tome decisões tão importantes para a nossa sociedade e que podem impactar o plano de governo da nova gestão. A avaliação dos processos deve ser do novo governo, e não de quem não terá mais gestão sobre eles”.

PRIVATIZAÇÃO 3

Atualmente, o Ministério da Infraestrutura trabalha na desestatização da administração de três portos: Santos (SP), o mais importante do Brasil; Itajaí (SC); e São Sebastião (SP). E planejava leiloá-los ainda este ano. Um dos mais adiantados, o processo do complexo santista ainda aguarda aval do Tribunal de Contas da União (TCU). E, segundo especialistas, não conseguirá ficar pronto para ser licitado em 2022, no governo do presidente Jair Bolsonaro.

EQUITIES DAY 1

As perspectivas dos setores portuário e logístico para a economia do Brasil e a importância desses segmentos para o desenvolvimento do País serão debatidas nesta quarta-feira, às 15 horas, no Port & Maritime Equities Day Brazil 2022. O evento reunirá executivos de empresas de destaque nesses mercados. Vão participar o CEO e o CFO da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino e Ricardo Pereira, respectivamente; o diretor-presidente e o diretor econômico-financeiro e de Relações com Investidores da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda e Daniel Pedreira Dorea; e o CEO e a CFO

da Wilson Sons, Fernando Salek e Fabrícia Souza. A mediação será feita pelo diretor de Redação do portal e do jornal BE News, Leopoldo Figueiredo.

EQUITIES DAY 2

O debate será realizado no auditório do Cubo Itaú, em São Paulo (SP). Mas será transmitido pelo portal BE News (www.portalbenews.com.br) e pelo site do MZ Group (portal.mzgroup.com).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/11/2022

REGIÃO NORDESTE - HUGO FIGUEIREDO É O NOVO PRESIDENTE DO PORTO DO PECÉM

Engenheiro tem perfil técnico e foi confirmado em assembleia geral realizada na manhã de ontem
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Hugo Figueiredo é professor da Universidade Federal do Ceará (UFC), doutor em Economia, mestre em Administração de Empresas pelo Rensselaer Polytechnic Institute (EUA) e graduado em Engenharia pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA)

O engenheiro Hugo Figueiredo é o novo presidente do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP S.A), no Ceará. A aprovação do nome ocorreu na manhã de ontem (29), durante assembleia geral da companhia. Ele assume em 8 de dezembro e substitui Danilo Serpa, que estava no comando desde 2015.

Até então, Hugo presidia a Companhia de Gás do Ceará (Cegás). Com perfil técnico, Figueiredo foi indicado formalmente pela atual governadora Izolda Cela (sem partido), mas, a sua nomeação foi definida após diálogo com o governador eleito Elmano de Freitas (PT).

Figueiredo é próximo também do ex-governador do estado e senador eleito Camilo Santana (PT), de quem já foi secretário de Planejamento no mandato de 2015 e 2017.

Hugo é professor da Universidade Federal do Ceará (UFC), doutor em Economia, mestre em Administração de Empresas pelo Rensselaer Polytechnic Institute (EUA) e graduado em Engenharia pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA).

O novo comando do Cipp S/A já era alvo de especulações há alguns dias. A indicação parte do sócio majoritário, no caso o Estado do Ceará, porém o Porto de Roterdã, sócio holandês (joint venture), participou de todo o processo e acatou a decisão.

Nova diretoria

O Conselho de Administração elegeu ainda a sua nova diretoria sênior, que tomará posse também no dia 8. Entre os eleitos, estão a diretora vice-presidente financeira, advogada Rebeca Oliveira e o diretor vice-presidente operacional, engenheiro de computação Fábio Grandchamp.

Para a Diretoria Executiva, foram reconduzidos a diretora executiva comercial, administradora Duna Uribe; o diretor-executivo financeiro, o administrador Shoaib Naqshbandi; o diretor-executivo de operações, engenheiro civil Waldir Sampaio e o diretor-executivo de engenharia, engenheiro civil Fábio Abreu.

O CIPP S/A informou ainda que os atuais e novos executivos passarão por um período de transição técnica para a plena manutenção do planejamento estratégico geral e das negociações em curso na empresa.



“Reafirmamos o compromisso com nossos colaboradores e clientes para assim seguirmos contribuindo ativamente com o desenvolvimento econômico e social do Estado do Ceará”, diz um trecho da nota da Autoridade Portuária enviada à Imprensa.

O Porto do Pecém, atualmente, é o principal avô para o desenvolvimento do Ceará, sobretudo pelos projetos vindouros que envolvem a produção de energias renováveis e o início das operações do hub de hidrogênio verde (H2V). Lançado em fevereiro de 2021, o hub de H2V pretende transformar o território cearense em um grande fornecedor global deste tipo de combustível, gerando empregos, renda e contribuindo para o processo de descarbonização do planeta até 2050, objetivo em comum estipulado por países do mundo todo. A ideia é utilizar energia limpa em operações de grande porte, substituindo principalmente o carvão.

Desde então, já foram assinados 24 Memorandos de Entendimento com empresas que pretendem produzir hidrogênio verde e seus derivados no Complexo do Pecém.

Somente com a Fortescue, um dos projetos mais adiantados, o investimento chega a US\$6 bilhões de dólares e 2.500 novos postos de trabalho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/11/2022

REGIÃO NORDESTE - ALUNOS DO CURSO DE COMÉRCIO EXTERIOR DA FACAPE VISITAM PORTO DE SALVADOR

Intenção é ampliar percepção de logística dos futuros profissionais

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Alunos do curso de Comércio Exterior, da Faculdade de Petrolina (Facapec/PE), realizaram, na semana passada, uma visita ao Porto de Salvador (BA). Além de conhecerem toda a logística do terminal de contêineres do complexo, o passeio oportuniza aos futuros profissionais uma melhor percepção do setor.

A visita foi guiada pela coordenadora do curso, Michela Mota, com a proposta de aproximar os alunos da atividade prática, associando a experiência ao conteúdo visto em sala de aula e contribuindo, assim, para a formação acadêmica.

O roteiro incluiu uma visita ao terminal da empresa Wilson Sons, maior operador integrado de logística portuária e marítima do mercado brasileiro.

A estudante do 4º período de Comércio Exterior, Marcelina Carvalho, disse que a experiência possibilitou uma visão geral referente aos processos de exportação e importação.

“Essa visita foi de extrema importância para o desenvolvimento de conhecimentos teóricos que são aplicados ao longo do curso envolvendo os sistemas portuários, processos de armazenagem, legislações, operação, e conhecimentos gerais de exportação e importação”, explicou.

Para ela, o porto é uma pequena parte para o processo de comercialização, “porém é tão importante quanto todo o processo da comercialização internacional em si. Hoje, temos uma visão geral referente a esses processos para ser aplicada na prática”, ressaltou a estudante.

Projeto Portas Abertas

O Porto de Salvador retomou, em setembro, o projeto Portas Abertas, que permite visitas técnicas guiadas para estudantes de cursos técnicos e superiores de todo o Brasil.

Na ocasião, os estudantes têm a oportunidade de conhecer todo o processo de funcionamento do terminal, que recebe anualmente cerca de 470 navios, movimentando cargas que abastecem a indústria, o comércio varejista e a produção agropecuária, entre outros setores.

O agendamento deve ser feito por um representante da instituição de ensino, através do e-mail rh.tcsv@wilsonsons.com.br.

Segundo o setor de operações do Tecon Salvador, ao conhecer os processos que o correm para o atendimento aos navios, os estudantes interagem com os profissionais de áreas que vão da administração, logística à engenharia mecânica, e, também, profissionais como o Planner, que precisam de capacitação específica e habilidade para gerir com segurança e agilidade o plano de carga e descarga, coordenar as equipes de pátio e das máquinas para cada navio, assegurando eficiência e melhor produtividade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/11/2022

REGIÃO NORDESTE - PREFEITO COBRA AGILIDADE NAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE ILHÉUS

Cronograma inicial da concessionária apontava a conclusão dos serviços até o fim de 2020

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



As obras no Aeroporto Jorge Amado iniciaram em dezembro de 2019 e eram

O prefeito da cidade baiana de Ilhéus, Mário Alexandre, cobrou agilidade nas obras de melhoria e ampliação do Aeroporto Jorge Amado. Iniciadas em 2019, a conclusão dos trabalhos estava prevista para o fim de 2020, mas não foram entregues ainda.

O pedido foi feito no último dia 22, enquanto Mário cumpria agenda administrava em Salvador, participando de uma audiência na sede da Agência

Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA). Ele estava acompanhado do procurador geral do município, Jefferson Domingues.

No encontro, o gestor se reuniu com o diretor-executivo do órgão, Carlos Henrique Martins, e destacou a importância da obra para o fortalecimento do turismo de Ilhéus, ressaltando que o terminal aéreo é um relevante porta de entrada da cidade.

“O verão se aproxima e o aeroporto tem papel fundamental para atrair mais turistas, que visitam Ilhéus a fim de curtir as nossas belas praias e conhecer as riquezas culturais e históricas da nossa cidade”, disse Alexandre.

Administrado pela concessionária Socicam desde o final de 2018, as obras no Aeroporto Jorge Amado foram iniciadas em dezembro de 2019 e a previsão inicial era que fossem concluídas em 12 meses. Porém, o cronograma está atrasado e sem nova previsão divulgada.

As reformulações contemplam a ampliação da área do terminal de passageiros dos atuais 3.400 m² para mais de 4.500 m²; reforma do estacionamento; revitalização da área comercial do aeroporto com o aumento das áreas locáveis; e construção de um novo prédio para abrigar a área administrativa do terminal e a Seção Contra Incêndio (SCI).

O terminal maior proporcionará a elevação da capacidade de atendimento de passageiros para 1,2 milhão por ano, mais que o dobro do volume anual recebido hoje, que é de pouco mais de 556 mil pessoas.

Questionada, a concessionária do aeroporto de Ilhéus informou que as obras de ampliação e modernização do terminal estão sendo realizadas de forma ininterrupta, mas como as atividades acontecem de forma simultânea às operações aéreas, “cabe esclarecer que houve apenas redução das frentes de trabalho, priorizando a operação mais intensa neste final de ano. O ritmo das obras será retomado o mais breve possível”, disse em nota.

A concessionária pediu desculpas por eventuais transtornos e informou que o cronograma está passando por realinhamento junto ao poder concedente, sem especificar nova data.

O Aeroporto Jorge Amado é o terceiro maior em movimentação total de passageiros no estado, ficando atrás de Salvador e Porto Seguro.

Até 2017, o equipamento era administrado pela Infraero, quando o Governo do Estado assumiu e terceirizou para a Socicam em 2018.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/11/2022

REGIÃO SUL - LIGAÇÃO ENTRE OS ESTADOS DO PARANÁ E SANTA CATARINA SEGUE BLOQUEADA AO TRÁFEGO

Deslizamento de terra na BR-376/PR, na altura de Guaratuba (PR), arrastou seis caminhões e 15 automóveis para fora da pista; duas pessoas morreram e as buscas por desaparecidos continuam
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



O deslizamento de encosta ocorreu no km 668,7, da BR-376, em Guaratuba, no litoral paranaense, por volta das 19h15 de segunda-feira (28)

O bloqueio na ligação entre os estados do Paraná e Santa Catarina, na BR-376/PR e BR101/SC, segue sem previsão de liberação. A interdição é por causa do deslizamento de encosta no km 668,7, da BR376, em Guaratuba, no litoral paranaense, que ocorreu na noite de segunda-feira (28). Seis caminhões e 15

automóveis foram arrastados para fora da pista, duas pessoas morreram e outras seis ficaram feridas. Equipes de resgate do Corpo de Bombeiros continuam com as buscas aos desaparecidos.

Em nota, a Arteris Litoral Sul, concessionária das duas rodovias, informou que o deslizamento de terra ocorreu na margem da pista sul — e se estendeu para a pista norte — atingindo 21 veículos que transitavam pelo local. Equipes de emergência do Paraná e de Santa Catarina, incluindo Corpo de Bombeiros, Defesa Civil e Polícia Rodoviária Federal, atuam no trecho atingido.

A rota alternava indicada é via BR-116 (Curitiba/PR) e BR-470 (Navegantes/SC) — com 500 km de extensão (a rota normal interrompida tem aproximadamente 70 km).

Orientação para o trânsito

Os bloqueios ocorrem na praça de pedágio de São José dos Pinhais-PR, km 635 da BR- 376/PR, na unidade operacional da PRF em Tijucas do Sul (km 662) e na praça de pedágio de Garuva, no km 1,3 da BR101/SC. Não há previsão de liberação.

*Arteris recomenda aos condutores que antecipem a manobra de retorno.
Confira as opções:*

BR-376/PR – interdição no km 635 sul – sem retenção no momento: opções de retorno no km 617, 619, 625 e 633 **BR-376/PR** – Interdição no km 662 sul – sem retenção no momento: opções de retorno no km 644, 648 e 654.

BR-101/SC – Interdição no km 1 norte – há retenção de 01 km no local: opções de retorno no km 27, 25, 20, 14, 10, 6 e 1,8.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/11/2022

REGIÃO SUL - ANTT DIZ QUE MONITORA SITUAÇÃO DAS RODOVIAS EM PERÍODO CRÍTICO DE CHUVAS

Em nota, a agência informa que acompanha os trabalhos das concessionárias a fim de garantir a segurança dos usuários e a fluidez das vias

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

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) informou, em nota, que está acompanhando e monitorando a situação das rodovias neste período crítico de chuvas. Segundo a autarquia, “equipes de fiscalização da agência estão em alerta e apoiando o trabalho das concessionárias”

O texto confirma que o caso mais grave está na BR376/PR, administrada pela concessionária Arteris Litoral Sul. “A ANTT enviou prontamente uma equipe ao local do acidente para acompanhar o apoio da Arteris Litoral Sul, garantindo os direitos dos usuários”.

Ainda de acordo com a nota, a agência se solidarizou com a família da vítima encontrada morta no deslizamento de ontem, que foi confirmada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). “A concessionária fez o acionamento imediato de órgãos de emergência da região, como Corpo de Bombeiros, Polícia Rodoviária Federal e Defesa Civil. Todas as equipes continuam atuando na ocorrência, para atendimento aos envolvidos”.

A agência também alerta para que os motoristas não se desloquem para as rodovias BR376/PR e BR-101/SC, entre os municípios de Tijucas do Sul-PR, Guaratuba-PR e Garuva-SC. “Essa rota está intransitável, depois que o deslizamento de encosta obstruiu completamente essa ligação rodoviária, na altura do km 668,7”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/11/2022

REGIÃO SUL - ACESSO AOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA ESTÁ INTERDITADO

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

Segundo a ANTT, a situação mais crítica está na BR-376/PR onde houve um deslizamento de terra interditando os dois sentidos da rodovia em Guaratuba (PR)

Quedas de barreira na BR-277, principal via de acesso aos portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná, provocaram a interdição total da pista no sendo litoral, ontem. O bloqueio está no km 60, na altura da praça de pedágio, em São José dos Pinhais, ainda sem previsão de liberação. As informações são da Portos do Paraná.

Cláudio Neves/Portos do Paraná





Segundo nota da Autoridade Portuária, além do km 42, interditado por deslizamentos de pedras desde outubro, novos desmoronamentos ocorreram nos quilômetros 40 e 41. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) informou que o tráfego está sendo orientado a retornar no sentido Curitiba. Na subida, sendo a capital paranaense, o fluxo segue em apenas uma faixa.

De acordo com a Diretoria de Operações, as operações portuárias seguem normalmente. O reflexo das interdições está na recepção da carga pelas vias de acesso.

Cerca de 400 caminhões eram esperados, ontem, no Pátio de Triagem, para descarga de granéis sólidos vegetais de exportação.

Outras interdições

A Estrada da Graciosa (PR410), geralmente utilizada como alternava aos carros de passeio, no trajeto entre Curitiba e o litoral do Paraná, foi totalmente interditada devido à queda de barreira no km 8 (+100 metros).

Houve deslizamentos de terra e bloqueio na BR 116, que liga Curitiba a São Paulo (SP). As interdições estão em Campina Grande do Sul (PR), nos km 51 (parcial sendo SP) e km 58 (total, sendo Curitiba).

Ferrovias Curitiba-Paranaguá

A ferrovia que liga Curitiba a Paranaguá, administrada pela Rumo, foi interditada na altura da Serra do Mar, devido à quedas de barreiras e alagamento dos trilhos. A empresa aguarda o nível de água baixar, para liberar a via.

Condições meteorológicas

As interdições das vias e quedas de barreiras nas estradas do litoral paranaense são consequências do grande volume de chuvas registrado na região.

Segundo o registro da Estação Meteorológica da Portos do Paraná, as chuvas seguem intensas desde o último sábado (26), quando choveu 24.9 mm. De domingo (27) até ontem (29), às 11h, o acúmulo de chuva subiu para 139.5 mm acumulados, sendo 80.7 mm registrados na segunda-feira (28).

De acordo com o Sistema de Tecnologia e Monitoramento Ambiental do Paraná (Simepar), o risco de alagamentos e deslizamentos seguem elevados entre a Serra do Mar e as praias devido ao acumulado de chuvas já registrados na Região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/11/2022

NACIONAL - ANTT REALIZA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE NOVA CONCESSÃO DA BR-262/MG DIA 1º

Nova proposta é um desmembramento do edital conjunto da BR-381-262/MG/ES cujo leilão não ocorreu por falta de interessados em fevereiro

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

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) anunciou que irá fazer a audiência pública 12/2022, referente à nova concessão da BR-262/ MG, na próxima quinta-feira (1º). O evento será realizado a partir das 10h, em Brasília (DF).

O trecho entre os municípios de Uberaba/MG e Be- m/MG tem uma extensão total de 438,90 km. A partir dos subsídios, serão elaborados o edital e o contrato, o programa de exploração da rodovia e os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.



O modelo proposto pela ANTT prevê a tarifa teto de R\$ 12,893 para cada 100 km em trechos de pista simples e de R\$ 18,05 para cada 100 km em trechos de pista dupla

Vale lembrar que essa é a segunda tentativa de realizar uma concessão para o trecho. Inicialmente, a ANTT tentou realizar um leilão conjunto das rodovias BR-381 e BR-262, nos estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

Acontece que logo após finalizar todos os procedimentos, os agentes da autarquia conversaram com o mercado e perceberam que a concessão não estava atrativa. Foi quando em fevereiro deste ano os diretores decidiram por desmembrar a concessão em duas.

Nova concessão

O novo projeto da BR-262 abrange o trecho entre as cidades de Bem e Uberaba, em Minas Gerais. A rodovia liga as regiões produtivas de Belo Horizonte e também serve como porta de entrada para o Triângulo Mineiro. No projeto da nova concessão da rodovia, a duplicação está prevista para acontecer apenas entre as cidades de Luz e Nova Serrana, num trecho que compreende 44,3 quilômetros.

Conforme o modelo divulgado na consulta pública, a duplicação será de Nova Serrana até o entroncamento com a MG-170, acesso à Moema-MG. O projeto prevê, ainda, que a obra seja executada entre o quinto e o sexto a nota concessão.

Em relação ao pedágio, a modelagem econômico-financeira prevê a tarifa teto de R\$ 12,893 para cada 100 quilômetros em trechos de pista simples e de R\$ 18,05 para cada 100 quilômetros em trechos de pista dupla.

Agenda 2023-2024

A ANTT publicou, no Diário Oficial da União (DOU) de segunda-feira (28), a Agenda Regulatória para o próximo biênio: 2023-2024. Serão cinco eixos temáticos, cujos projetos foram definidos a partir de propostas apresentadas pelas áreas técnicas da agência.

São eles: Eixo Temático 1: Projetos Regulatórios Gerais e Transversais; Eixo Temático 2: Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida; Eixo Temático 3: Transporte Rodoviário de Passageiros; Eixo Temático 4: Transporte Ferroviário de Cargas e Passageiros; e Eixo Temático 5: Transporte Rodoviário e Mul-modal de Cargas.

Cada eixo também será desmembrado em até oito subitens, que serão discutidos e trabalhados entre os agentes reguladores e os interessados do setor. Confira os subitens no site da ANTT.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/11/2022

NACIONAL - CCJ ADIA VOTAÇÃO DA PEC QUE PERMITE REINVESTIMENTO NO SETOR DE INFRAESTRUTURA

Comissão volta a se reunir nesta quarta-feira (30), mas ainda não há certeza sobre aprovação da proposta

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

A Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados adiou a reunião deliberava extraordinária de ontem (29). O adiamento aconteceu após um acordo entre os



coordenadores das bancadas para que seus parlamentares pudessem participar da sessão plenária.

A tendência é que as votações sejam retomadas nesta quarta-feira (30). O destaque das deliberações fica para a análise da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 1/2021. O projeto determina que pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de obras e serviços de transportes sejam reinvestidos no próprio setor.

Também estabelece que os valores sejam reinvestidos no setor em até três anos após o recebimento dos recursos.

APEC é de autoria do senador Wellington Fagundes (PLMT). Por se tratar de uma Proposta de Emenda à Constituição, após a aprovação da CCJ, o texto será analisado por uma comissão especial quanto ao mérito e, se for aprovado, seguirá para o Plenário, onde precisará passar por dois turnos de votação e obter o apoio de pelo menos três quintos em cada Casa.

Ao apresentar a proposta, Fagundes disse que a centralização dos gastos no próprio setor faz com que haja um crescimento uniforme das obras de infraestrutura no País.

“É importante que os valores da outorga possam ser canalizados para outras obras de infraestrutura em áreas mais carentes, às quais foram preteridas anteriormente, em relação a outras áreas que já tiveram investimentos no passado e que agora pagam outorga à União”, comentou.

Em fevereiro deste ano, a proposta foi aprovada em dois turnos no Senado (com 65 votos a favor e 5 contrários, em primeiro turno, e 60 a favor e 4 contrários em segundo turno).

Na ocasião, o então relator, senador Jayme Campos (União MT) inseriu uma emenda que amplia de três para cinco anos o prazo de aplicação dos recursos provenientes das outorgas. De acordo com a justificativa, assim “permite-se também ao Ministério da Infraestrutura fazer uma equalização desses valores ao longo dos anos, de forma a tornar o fluxo de investimentos mais constante”.

O texto que tramita na CCJ está sob relatoria do deputado Darci de Matos (PSD-SC), que emitiu parecer pela aprovação integral da proposta. “(...) nada vejo no texto da proposta que ofenda a forma federativa de Estado. De fato, são mandas as linhas que definem a autonomia dos entes federados. Portanto, as alterações respeitam a declaração essencial”, escreveu.

Inicialmente a proposta não tinha o aval do governo que tentou barrar a aprovação. Contudo, o Executivo reviu a recomendação e a proposta já poderia ser aprovada nas duas Casas. Contudo, ainda não há um posicionamento oficial do Grupo de Trabalho da equipe de transição, o que traz incertezas quanto à aprovação da PEC.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/11/2022

TECNOLOGIA - WILSON SONS INVESTE EM STARTUP QUE MONITORA PROFUNDIDADE DE PORTOS EM TEMPO REAL

Wilson Sons investe em startup que monitora profundidade de portos em tempo real

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

A companhia de navegação brasileira Wilson Sons, juntamente com outros investidores estrangeiros, anunciou novo aporte à startup israelense DockTech, ajudando a alavancar um total de US\$ 2,5 milhões que darão fôlego para que a empresa siga realizando os testes de coleta dinâmica de dados de profundidade em vias navegáveis e aprimorando a tecnologia que permite que esse monitoramento seja feito em tempo real.

A nova rodada de investimentos contou com a participação dos fundos de venture capital the DOCK (Israel) e Cultivation Capital (EUA), além de investidores individuais. Os recursos captados vão apoiar a startup no desenvolvimento de novas aplicações, prospecção comercial, e permitir maior escala ao produto em estudo.



O diretor de Transformação Digital da Wilson Sons, Eduardo Valença, e o CEO e cofundador da DockTech, Uri Yoselevich

STARTUP ISRAELENSE RECEBE APORTES FINANCEIROS PARA DAR ESCALA À COLETA DINÂMICA DE DADOS DE PROFUNDIDADE E APRIMORAR A TECNOLOGIA

Para a Wilson Sons, o aporte reforça o compromisso da empresa com a inovação e a sustentabilidade no mercado nacional.

Fundada pelo empreendedor e ex-oficial da Marinha Israelense Uri Yoselevich, a startup DockTech, por meio da tecnologia de gêmeos digitais e análise massiva de dados, desenvolveu uma solução que utiliza dados batimétricos (medição da profundidade) coletados por rebocadores e embarcações de apoio portuário para criar uma representação virtual do leito marinho dos portos e vias de navegação.

Isso possibilita acompanhar em tempo real a profundidade dos canais e entender como o padrão de assoreamento dos portos pode afetar a segurança da navegação e o transporte de cargas.

Atualmente, a startup possui operações ativas em cinco países, contabilizando 95 embarcações monitoradas em 35 localidades. Além de monitorar os portos do Brasil, por meio da frota de 80 rebocadores da Wilson Sons, a startup opera nos Estados Unidos (Tampa Bay), Colômbia (Barranquilla), Romênia (Danúbio) e Israel (Ashdod e Danchor).

“Nos últimos meses, a DockTech obteve feedbacks positivos e muitos insumos para trazer o seu produto até o estágio atual. Os últimos testes no Brasil, nosso maior mercado atualmente, e em outras partes do mundo, nos mostram que os insights gerados pela nossa tecnologia ajudam os portos na gestão diária de suas operações”, explicou o CEO e cofundador da Dock Tech, Uri Yoselevich.

Para Uri, se o uso da tecnologia evitar custos desnecessários através de um planejamento mais assertivo das dragagens e permitir que mais carga seja embarcada nos navios, “estaremos cumprindo nosso propósito”, disse.

Yoselevich explicou que a infraestrutura portuária mundial ainda não possui instrumentos capazes de monitorar em tempo real a profundidade dos canais de navegação e acesso aos berços de atracação.

É aí que a solução que está sendo criada pela startup trabalha, ao buscar maneiras de fazer essa medição de forma dinâmica, evitando restrições de calado operacional. “Uma das maiores dores do mercado portuário”, afirma o CEO.

O diretor de transformação digital da Wilson Sons, Eduardo Valença, ressaltou que o mapeamento das variações no leito marítimo aumenta a segurança da navegação, “permitindo a otimização dos investimentos em dragagem nos portos brasileiros”, disse.

ACORDO

Em dezembro do ano passado, a Wilson Sons e a Dock Tech já tinham assinado um acordo de cooperação técnica com a Santos Port Authority (SPA), que administra o Porto de Santos (SP). O objetivo é o aperfeiçoamento do uso da tecnologia no maior complexo portuário da América Latina.

O bom resultado da solução proposta pela startup rendeu novas cartas de intenção assinadas em outros portos brasileiros, entre eles a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que administra os portos de Vitória e Barra do Riacho; com o Porto do Açu (RJ); Portos RS, estatal que gerencia o Porto de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, e com a Praticagem do Rio de Janeiro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/11/2022

TECNOLOGIA - REPRESENTANTES DO PORTO DE VALÊNCIA SE REÚNEM COM PREFEITO DE SANTOS



Dirigentes da Fundação Valenciaport, do Porto de Valência, na Espanha, foram recebidos pelo prefeito de Santos (SP), Rogério Santos, na tarde de ontem. Na reunião, o diretor de Gestão da fundação, Antônio Maicas, e o consultor do órgão Jonas Constante buscaram informações sobre o Parque Tecnológico da cidade, espaço para o desenvolvimento e a pesquisa tecnológica mandado pela Prefeitura, e seus projetos. Nesta quarta-feira, eles vão visitar as instalações do parque.

A fundação é órgão do complexo marítimo espanhol voltado à qualificação profissional e ao fomento de novas tecnologias. Os dois representantes estavam acompanhados pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião - que, na semana passada, visitou o complexo portuário espanhol com uma comitiva com cerca de 100 pessoas, entre autoridades e empresários brasileiros, como parte da missão internacional do Brasil Export deste ano. Também participaram da reunião de ontem os secretários municipais Fábio Ferraz (Planejamento e Inovação) e Júlio Eduardo dos Santos (Assuntos Portuários). Na foto ao lado (no sendo horário): Jonas Constante, Fabrício Julião, Antônio Maicas, Rogério Santos, Fábio Ferraz e Júlio Eduardo dos Santos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/11/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

RELAÇÃO ENTRE SANTOS E O PORTO É DESTACADA DURANTE CONGRESSO INTERNACIONAL

Fonte: Prefeitura de Santos (30 de novembro de 2022)



Imagem: Prefeitura de Santos

A forte relação de Santos com o porto foi destacada pelo prefeito Rogério Santos durante sua participação no 30º Congresso Latinoamericano de Portos, na manhã desta terça-feira (29). “A relação do porto e cidade é muito próxima, é contínua; e confirma a grandeza do Porto de Santos e a grandeza da Cidade. O porto sem a Cidade não existe. A Cidade sem o porto não existe”. Com a participação de mais



de 700 autoridades, de 35 países, o evento segue até amanhã no Blue Med Convention Center, na Ponta da Praia.

Em sua exposição no congresso internacional, que pela primeira vez é realizado em Santos, o chefe do Executivo destacou que “o Porto de Santos é o maior da América Latina e foi o responsável pelos desenvolvimentos urbano e cultural da Cidade”.

O prefeito citou que atualmente o Porto de Santos vive um período de mudança de modelo de gestão. “A mudança é bem-vinda, mas o passado também é importante para nós. Temos que ficar atentos às questões sociais, às questões relativas ao trabalhador portuário e à cultura portuária”.

ADAPTAÇÃO

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Mário Povia, destacou que os portos brasileiros tiveram de se adaptar à realidade imposta pela epidemia de covid-19 e, dessa forma, ganharam a confiança da sociedade. Sobre o futuro dos portos, ele citou que haverá necessidade de se fazer mais, com menos. “Não há recursos suficientes para suprir todas as demandas”, explicou.

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

Data: 30/11/2022

EXERCÍCIO SIMULADO NO PORTO DO ITAQUI

Informações: Governo do Maranhão (30 de novembro de 2022)

Nesta quarta-feira (30), a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) realiza, ao lado das empresas parceiras da capital maranhense, o 2º Exercício Simulado do Plano de Ajuda Mútua (PAM) da comunidade portuária do Porto do Itaqui. A atividade será realizada no período de 9h às 20h, na área do viaduto de saída do porto, com bloqueio de tráfego no local (de 8h às 9h).

Este exercício simulado contará com grande movimentação de pessoas, veículos, aeronaves, envolvendo a participação de equipes socorristas e hospitalares. A iniciativa é um teste de pronta resposta em caso de acidentes de grande porte, com o objetivo de treinar equipes de várias empresas de maneira coordenada, com foco em redução de riscos, prevenção de acidentes e valorização da vida dos trabalhadores portuários.

O simulado integra o plano de ação da EMAP dentro do escopo da certificação ISO 45001, norma internacional que atesta a excelência do Sistema de Gestão da Segurança e Saúde Ocupacional de uma organização. O PAM do Complexo Portuário do Itaqui conta com 27 empresas e órgãos públicos e privados que possuem interação direta com o plano de emergência, tais como: Corpo de Bombeiros, SAMU, Hospitais, Defesa Civil, Polícia, SMTT, Capitania dos Portos, dentre outros.

SERVIÇO

O quê: Exercício Simulado no Porto do Itaqui.

Quando: Das 9h às 20h, nesta quarta-feira (30).

Onde: Porto do Itaqui.

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

Data: 30/11/2022

PORTOS RS RECEBE OPERAÇÃO RELIQUA NO PORTO DO RIO GRANDE

Informações: Portos RS (30 de novembro de 2022)

Na manhã desta terça-feira (29), a Portos RS recebeu, na sala de reuniões de seu prédio administrativo, integrantes da PRF, ANVISA, IBAMA, CBMRS, Capitania dos Portos, MAPA, PATRAM e Receita Federal com o objetivo de dar início à Operação Reliqua. A Defesa Civil também faz parte das instituições envolvidas na Operação, mas não pôde comparecer à reunião. A Operação Reliqua é realizada anualmente e visa intensificar o controle e segurança na

movimentação e armazenamento de produtos perigosos no Polo Industrial e portuário de Rio grande.



O objetivo da operação é fiscalizar produtos perigosos e cargas abandonadas no porto e polo industrial – Foto: Divulgação/Portos RS

A Operação foi idealizada na articulação de instituições do Porto de Santos, a partir do ocorrido no porto de Beirute, em agosto de 2020, quando 2.750 toneladas de Nitrato de Amônio, armazenados há seis anos, acabaram explodindo e causando a morte de mais de 200 pessoas, além de deixar outros milhares de feridos. Com isso, surgiu a

necessidade de intensificar a fiscalização e a conscientização, além da articulação para a prevenção de acidentes com Produtos Perigosos (PP).

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

Data: 30/11/2022

PORTO DO RECIFE REALIZA OPERAÇÃO INÉDITA

Informações: Diário de Pernambuco (30 de novembro de 2022)

Recife vive a expectativa da saída do primeiro navio portando a carga de álcool etílico após um processo inédito de abastecimento dos tanques. Com destino à Turquia (16 dias de viagem), a expectativa do Grupo JB é de que a embarcação desatracue do Porto do Recife hoje. O navio atracou na noite de segunda-feira (28).

Serão exportadas cerca de 4 mil toneladas do álcool para Yalova, na Turquia, em uma operação “spot”. A experiência vai analisar a viabilidade do transporte pelo terminal da capital pernambucana. O processo é uma grande novidade no Recife por ser uma operação direta por tubulação, evitando um abastecimento em um tanque externo.

“Antes, eles vinham dos caminhões, iam para o tanque e depois para o navio. Hoje, vai dos caminhões direto para o navio, minimizando qualquer risco de contaminação”, detalhou Carolina Beltrão Carneiro, gerente-executiva do Porto do Recife.

“Os portos do Brasil estão abarrotados e estamos tendo uma escassez grande de terminal. Há 20 anos se faz essa operação no Espírito Santo, justamente por ser um terminal escasso para esse tipo de produto. Nunca tínhamos feito aqui em Pernambuco”, disse.

No pátio dois do Porto do Recife foi montado um pequeno laboratório, que garantiu a qualidade do produto e a pureza do álcool. A operação também contou com uma prontidão ambiental 24 horas.

A operação inédita no Recife também foi comemorada pelo diretor-comercial e de operações, Matheus Asfora. “É uma carga inédita, inovadora para um espaço centenário, como é o Porto do Recife. Essa carga serve especialmente para bebidas, vão ser feitas vodkas”, comemorou Asfora.

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

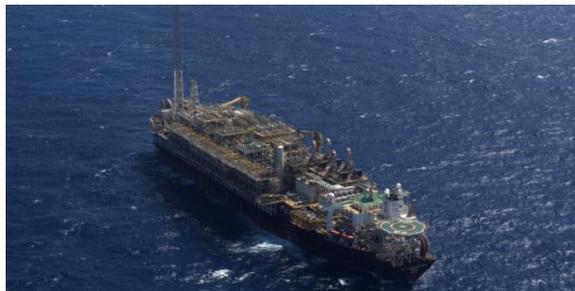
Data: 30/11/2022

PRÉ-SAL DO BRASIL PRODUZIRÁ 7,7 BI DE BARRIS DE PETRÓLEO

Informações: ANBA (30 de novembro de 2022)

Rio de Janeiro – A produção brasileira de petróleo nos campos da camada pré-sal deve somar 7,7 bilhões de barris entre 2023 e 2032 dentro do regime de partilha, com a destinação de 1,9 bilhão de barris para a União. A estimativa da Pré-Sal Petróleo (PPSA), empresa ligada ao Ministério de Minas e Energia, foi apresentada nesta terça-feira (29) pelo diretor-presidente da estatal, Eduardo Gerk, durante a abertura do 5º Fórum Técnico Pré-Sal Petróleo.

O polígono do pré-sal vai do litoral norte de Santa Catarina até o sul do Espírito Santo, com uma área exploratória de 149 mil quilômetros quadrados, a uma profundidade de até 7 mil metros. Nos contratos de partilha, os custos da operação exploratória são descontados do valor total extraído e o excedente de óleo que ultrapassar o custo é partilhado entre a empresa ou consórcio vencedor da licitação da área e a União. De acordo com Gerk, a estimativa se baseia nos 19 contratos já geridos pela PPSA, somados a campos que estão próximos a entrar em operação.



Segundo a empresa PPSA, ligada ao Ministério de Minas e Energia, esse é o volume que o país produzirá em regime de partilha em áreas do pré-sal entre 2023 e 2032. Produção diária deve aumentar em quatro vezes nos próximos anos. – Imagem: Mauro Pimentel/AFP

“Nós temos uma impressionante subida na produção dos poços do petróleo, saindo em 2023 de ordem de 800 mil barris por dia e atingindo perto de 3 milhões de barris por dia lá por volta de 2029, 2030. Já tínhamos apresentado isso no ano passado e estamos ratificando esses números. Fizemos a segmentação entre o que já tem declaração de comercialidade e o que não tem, mas 80% da produção já está praticamente garantida”, falou ele.

Gerk destacou que a estimativa de produção total de petróleo no Brasil para 2029 é de 5,4 milhões de barris por dia, sendo mais da metade disso proveniente do regime de partilha do pré-sal. De acordo com o executivo, a União vai ter uma produção de petróleo diária comparável a países como China, Colômbia, Reino Unido e Venezuela.

Os investimentos previstos para o período são de US\$ 72,5 bilhões, com a necessidade de 21 navios-plataforma (FPSO, da sigla em inglês para Floating Production Storage and Offloading) e 319 poços, entre produtores, injetores e de exploração.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/11/2022

DESEMPREGO NO BRASIL CAI A 8,3% EM OUTUBRO, MELHOR DADO PARA O PERÍODO EM 8 ANOS

Informações: Notícias agrícolas (30 de novembro de 2022)

A taxa de desemprego no Brasil caiu a 8,3% nos três meses até outubro, a mais baixa para o período desde 2014, com o aquecimento sazonal do mercado de trabalho na temporada de fim de ano reforçando tendência positiva criada pela abertura da economia após a pandemia da Covid-19, mostraram dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nesta quarta-feira.

A taxa de desemprego veio 0,8 ponto percentual menor do que a registrada no trimestre terminado em julho e 3,8 pontos abaixo do dado do mesmo período de 2021.

A mediana das previsões em pesquisa da Reuters era de que a taxa de desemprego ficaria em 8,5% no período. O dado efetivo foi o mais baixo desde maio de 2015 quando considerados todos os trimestres móveis, de acordo com os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua.

“Este momento de crescimento de ocupação já vem em curso desde o segundo semestre de 2021. Com a aproximação dos últimos meses do ano, período em que historicamente há aumento de geração de emprego, a tendência se mantém”, afirma Adriana Beringuy, coordenadora da Pnad.

A população desocupada caiu ao menor nível desde o trimestre terminado em julho de 2015, com 9 milhões de pessoas, enquanto a população ocupada, de 99,7 milhões, foi recorde da série iniciada em 2012.

Beringuy destacou que, apesar do dado recorde para a população ocupada, o país ainda tem 65 milhões de pessoas fora da força de trabalho.

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou na semana passada que a avaliação da autoridade monetária é que o país está em um ponto em que as surpresas positivas no mercado de trabalho devem chegar ao fim, conforme a economia começa a sentir com mais intensidade o impacto do agressivo ciclo de alta de juros.

Na mesma linha, o economista Alberto Ramos, do Goldman Sachs, disse nesta quarta-feira esperar uma desaceleração da tendência de melhora do mercado de trabalho no país.

“A taxa de desemprego também pode ser impactada se o número ainda considerável de trabalhadores desalentados (4,2 milhões; 3,8% da força de trabalho ativa) começar a procurar emprego e retornar à força de trabalho ativa”, afirmou em relatório.

FORMAL E INFORMAL

No trimestre até outubro, o número de trabalhadores com carteira assinada aumentou 2,3% sobre o trimestre anterior, mesmo desempenho registrado no número de empregados sem carteira no setor privado.

A taxa de informalidade ainda é elevada, em 39,1%, mas recuou frente ao trimestre móvel terminado em julho (39,8%) e sobre o mesmo trimestre de 2021 (40,7%).

Já o número de trabalhadores por conta própria caiu 1,8%.

No trimestre, o rendimento real habitual cresceu 2,9% sobre o trimestre anterior e 4,7% na comparação anual, para 2.754 reais.

“A alta do rendimento tem a ver com o crescimento da formalidade, (mercado) onde as pessoas ganham mais, e tem também o efeito da inflação menor”, disse Beringuy.

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

Data: 30/11/2022

CNT LANÇA ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS FEDERAIS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DE 2001 A 2021

Informações: CNT (30 de novembro de 2022)



Imagem: CNT

Em quais finalidades foram aplicados os investimentos públicos federais em infraestrutura de transporte nos últimos 21 anos? Quais as fontes de recursos para a área e qual a sua destinação? Qual a necessidade de recursos para projetos de destaque para o setor transportador e como viabilizar a recomposição da capacidade de investimento do Estado? Esses e outros questionamentos foram objeto de estudo da Confederação Nacional do

Transporte (CNT) e estão detalhados em duas publicações lançadas nesta terça-feira (29). Trata-se de dois novos volumes da série Transporte em Foco, elaborados com o objetivo de entender a dinâmica de alocação dos recursos públicos federais nas duas últimas décadas, uma vez que o atual patamar não tem sido suficiente para cobrir a depreciação dos ativos de infraestrutura de transporte.

Com isso, a CNT busca informar a sociedade e, em especial, os transportadores, para auxiliá-los nas tomadas de decisão e nos pleitos junto aos agentes públicos. A proposta também apresenta uma agenda propositiva para o governo e o Congresso Nacional. A intenção da Confederação é contribuir para o enfrentamento do problema da baixa capacidade de promover investimentos públicos para a modernização e a ampliação da infraestrutura de transporte.

A análise da dinâmica de alocação dos recursos nas últimas duas décadas torna-se especialmente relevante à medida que avança no Congresso Nacional a discussão em torno do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2023. A atual proposta reduziu em R\$ 1,03 bilhão os investimentos do Ministério da Infraestrutura. Como houve crescimento do volume de reservas às emendas de relator geral (R\$ 19,4 bilhões) e bancadas estaduais (R\$ 7,7 bilhões) no PLOA 2023, existe a preocupação do setor transportador de que esses recursos sejam destinados para obras municipais e regionais desconectados e de pequeno porte, em detrimento de obras estruturantes. Na prática, essa destinação pode reduzir o impacto das intervenções, na contramão do que busca a CNT – promover a maior integração modal, ampliar a eficiência do setor transportador e reduzir os custos logísticos.

São destaques das publicações:

- A CNT estima que são necessários R\$ 865,38 bilhões para viabilizar projetos de destaque em infraestrutura de transporte;
- O valor corresponde a 10,0% do Produto Interno Bruto (PIB) de 2021 (R\$ 8,7 trilhões);
- No entanto, de 2001 a 2021, o governo federal investiu R\$ 319,65 bilhões em infraestrutura de transporte, 36,9% do montante estimado pela CNT;
- Houve redução de 69,1% no valor pago pelo governo federal em investimentos em infraestrutura de transporte entre 2010 e 2021;
- De 2013 a 2021, os investimentos privados em infraestrutura de transporte foram 70,0% superiores ao despendido pelo governo federal; e
- De 2001 a 2021, o modo rodoviário recebeu 71,0% dos investimentos públicos, seguido do aéreo (12,9%), do ferroviário (11,3%) e do aquaviário (4,8%).

Acesse as publicações:

Transporte em Foco – investimentos públicos parte 1

<https://cnt.org.br/documento/c260afb5-99f7-4f10-8728-c26cfd4284ce>

Transporte em Foco – investimentos públicos parte 2

<https://cnt.org.br/documento/58f55625-bdaf-4fc3-b17d-57be6297c744>

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

Data: 30/11/2022

EXPORTAÇÕES DE GRÃOS DA UCRÂNIA VIA POLÔNIA AUMENTAM 50%, DIZ MINISTRO

Informações: Notícias agrícolas (30 de novembro de 2022)

Cerca de 450.000 toneladas de grãos ucranianos estão sendo transportadas via Polônia mensalmente, mais de 50% a mais do que o registrado no meio do ano, disse o ministro da infraestrutura da Polônia na quarta-feira, enquanto Varsóvia ajuda o país vizinho a aumentar suas exportações de alimentos.

A Ucrânia é um dos maiores exportadores mundiais de grãos e oleaginosas e um bloqueio russo de seus portos depois que Moscou invadiu o país em fevereiro levou a uma busca por rotas alternativas.

Após um bloqueio de quase seis meses, três portos ucranianos do Mar Negro foram desbloqueados no final de julho, sob um acordo entre Moscou e Kiev mediado pelas Nações Unidas e a Turquia.

Mas o apoio russo ao pacto vacilou nas últimas semanas, na medida em que Moscou se retirou temporariamente do acordo no final de outubro, levantando questões sobre o futuro de longo prazo do acordo, que foi prorrogado por 120 dias em meados de novembro.

“Nas chamadas vias solidárias, cerca de 452 mil toneladas de grãos (ucranianos) são atualmente transportadas pelo território da Polônia, mais de 50% a mais do que no meio do ano”, disse Andrzej Adamczyk.

“Comparado a outubro do ano passado, o aumento no transporte de grãos no mesmo período de 2022 é de mais de 16 vezes”, acrescentou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/11/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

POR QUE R\$ 135 BI FORA DO TETO, COMO PROPÕEM OS ECONOMISTAS DA TRANSIÇÃO, NÃO SERIA UMA EXPANSÃO DE GASTOS? ENTENDA

Avaliação é que patamar de despesas como proporção do PIB seria mantida no mesmo nível de 2022

Por Manoel Ventura — Brasília



'Parlamentares vão analisar 'PEC da Transição' Jefferson Rudy/Agência Senado

A equipe do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva apresentou nesta segunda-feira uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC), a “PEC da Transição”, que prevê retirar R\$ 198 bilhões do teto de gastos para viabilizar o pagamento de R\$ 600 no Bolsa Família e recompor programas que tiveram suas verbas muito cortadas no Orçamento de 2023, como Farmácia Popular e merenda escolar.

Mas, no grupo de economistas da transição, outra quantia é citada como referência: entre R\$ 135 bilhões a R\$ 150 bilhões fora do teto. Segundo a colunista do GLOBO Míriam Leitão, esses números foram mencionados na reunião de sete horas que os quatro economistas da transição – Persio Arida, Nelson Barbosa, André Lara Resende e Guilherme Mello – tiveram com Lula ontem.

Na semana passada, Nelson Barbosa, que foi ministro da Fazenda no governo Dilma, já havia afirmado que ampliar os gastos em R\$ 136 bilhões em 2023 na prática não representaria uma expansão fiscal.

Isso ocorre porque, na proposta de Orçamento que tramita no Congresso, enviada pelo governo Bolsonaro em agosto, está previsto que os gastos em 2023 ficarão em 17,6% do Produto Interno Bruto (PIB, conjunto de bens e serviços produzidos pelo país).

Porém, segundo o relatório mais recente de execução orçamentária deste ano, a previsão é que os gastos sejam equivalentes a 19% do PIB em 2022.

Ou seja, pela proposta orçamentária atual, haverá uma contração de despesas em 2023, de 19% para 17,6% do PIB.

O nível de gastos como proporção do PIB é o indicador acompanhado mais de perto pelo mercado financeiro e por credores da dívida do governo. Quando os gastos sobem acima do PIB, significa que há expansão fiscal – ou seja, que o governo está tendo despesas superiores ao que o ritmo de sua atividade econômica permitiria e que, por isso, a dívida está aumentando.

Os economistas da transição acreditam, assim, que há espaço para despesas além da previsão orçamentária enviada por Bolsonaro e, portanto, fora do teto de gastos. Essa folga seria entre R\$ 135 bilhões e R\$ 150 bilhões.

O resultado do PIB em 2022 pode indicar se este número ficaria mais próximo de R\$ 135 bilhões ou R\$ 150 bilhões. Se os números sobre o último trimestre a serem divulgados nesta quinta-feira pelo IBGE mostrarem uma atividade econômica melhor, a tendência é o valor fica mais perto do limite superior.

De todo jeito, trata-se de uma quantia inferior ao que está previsto na “PEC da Transição”. Mas, ainda assim, um montante maior do que os R\$ 70 bilhões necessários para garantir a manutenção do Bolsa Família em R\$ 600.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2022

MP PEDE QUE TCU APURE RESTRIÇÃO DE CRÉDITO CONSIGNADO NO AUXÍLIO BRASIL PELA CAIXA

Concessão para os beneficiários caiu de 114 mil contratos por dia em outubro para 1.500 em novembro, segundo fontes do banco

Por Mariana Muniz — Brasília



A presidente da Caixa, Daniella Marques, dá entrevista ao GLOBO em sua sala na sede da Caixa, em Brasília
Cristiano Mariz

O Ministério Público pediu nessa quarta-feira que o Tribunal de Contas da União (TCU) investigue a diretoria da Caixa Econômica Federal pela mudança de critério na concessão de crédito consignado a beneficiários do Auxílio Brasil após a derrota do presidente Jair Bolsonaro (PL) nas eleições presidenciais, conforme revelou O GLOBO.

De acordo com a reportagem publicada no último sábado, depois de liberar cerca de R\$ 6 bilhões na nova modalidade do empréstimo consignado para beneficiários do Auxílio Brasil, a Caixa limitou as linhas de crédito durante o mês de novembro.

Oficialmente, as linhas seguem abertas, mas, diferentemente do lançamento em plena campanha eleitoral, o banco público está muito mais criterioso para conceder os empréstimos, sendo acusado por parceiros e clientes de estar “fechando as torneiras”.

Na representação apresentada ao TCU, o subprocurador-geral do MP Lucas Rocha Furtado afirma que "após a derrota do atual Presidente nas eleições de 2022 restou evidente o intuito eleitoreiro daquela medida".

"A mudança de postura da Caixa apenas reafirma o caráter eleitoreiro da medida adotada pela Caixa Econômica Federal para a concessão de empréstimos consignados aos beneficiários do Auxílio Brasil", diz a representação.

Ainda segundo Furtado, é preciso saber porque houve "uma mudança tão brusca após a derrota do candidato Jair Bolsonaro às eleições".

"O que mudou no período das eleições e o período em que saiu derrotado? Os fatos falam por si! Não há como negar que os indícios se escancararam aos olhos da sociedade e desse Tribunal de Contas não merecendo, mais uma vez, o arquivamento. Mais uma vez: se antes eram autorizados inúmeros consignados e com extrema agilidade, por que mudou após as eleições?", questiona.

Novos dados: Desemprego cai para 8,3% em outubro, menor patamar para o período desde 2014. Por isso, o MP pede para que o TCU adote as medidas necessárias para apurar as mudanças nos procedimentos adotados pela Caixa Econômica Federal para a concessão de empréstimos consignados aos beneficiários do Auxílio Brasil após as eleições presidenciais, e investigue os possíveis responsáveis pelas alterações de procedimento.

De acordo com a reportagem do GLOBO, após o segundo turno, a Caixa suspendeu por 15 dias a concessão desses empréstimos, alegando problemas no sistema. Um integrante do banco informou que, novamente por questões técnicas, esta linha de crédito está suspensa até o dia 8 de dezembro.

Além disso, afirma a publicação, a Caixa está liberando menos dinheiro, permitindo, em geral, o comprometimento de apenas 20% da renda do beneficiário, contra o teto de 40% permitido por lei, que era o padrão antes do segundo turno, segundo técnicos do banco.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2022

PETROBRAS FINALIZA VENDA DE REFINARIA A UM MÊS DO FIM DO GOVERNO BOLSONARO

Negócio em Manaus foi concluído mesmo após pedido de suspensão de alienação de ativos pela equipe de Lula

Por Bruno Rosa



A Refinaria Isaac Sabbá (Reman) foi inaugurada em 3 de janeiro de 1957 e está localizada à margem esquerda do Rio Negro, em Manaus, estado do Amazonas. Em 31 de maio de 1974, foi incorporada ao Sistema Petrobras Reprodução Reprodução

A Petrobras finalizou nesta quarta-feira a venda das ações da Refinaria de Manaus (Reman) e seus ativos logísticos para a empresa Ream Participações, dona da distribuidora Atem, por US\$ 257,2 milhões. O negócio ocorreu mesmo após os pedidos da equipe de transição do futuro governo Lula para que todos os processos de desinvestimentos da estatal fossem suspensos. Essa foi a quarta unidade vendida.



Segundo a estatal, o valor da refinaria, com capacidade para processar 46 mil barris por dia, reflete o preço de compra de US\$ 189,5 milhões, ajustado preliminarmente em função de correção monetária e das variações no capital de giro, dívida líquida e investimentos até o fechamento da transação.

O processo de desinvestimento da Reman foi lançado em junho de 2019 e em agosto de 2021 o contrato de venda da refinaria foi assinado com a Atem. "Todo o processo levou mais de três anos para ser concluído e seguiu rigorosamente a Sistemática de Desinvestimentos da companhia, tendo sido aprovado em todas as instâncias da governança corporativa da Petrobras", destacou a companhia.

A venda da refinaria de Manaus faz parte do projeto da Petrobras acordada com o Cade para se desfazer de metade de sua capacidade de refino. Ao todo o projeto original previa a venda de oito refinarias, mas até agora vendeu a refinaria da Bahia para o fundo árabe Mubadala. A Petrobras se desfez ainda da Unidade de Industrialização do Xisto (SIX), no Paraná, para a Forbes & Manhattan (F&M), e da Lubnor, no Ceará, para a Grepar.

Uma fonte na Petrobras disse que não seria possível suspender a venda da unidade de Manaus pois os contratos já estavam assinados e em fase final. "E não concluir esse processo poderia implicar em quebra de contrato", lembrou a fonte.

O dirigente da Federação Única dos Petroleiros (FUP), Deyvid Bacelar, disse que o "closing da Reman, realizado na data de hoje, 30 de novembro, tinha que ser suspenso".

-É um absurdo concluir essa operação de forma açodada, no apagar das luzes de um governo especialista em vender o patrimônio público brasileiro a preço de banana - afirmou

Por outro lado, lembrou essa fonte, o processo de venda de outras unidades como a Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, a Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, e a Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul, já tiveram seus processos de venda suspensos de vez por conta da chegada do novo governo. A estatal já vinha encontrando dificuldade para vender as unidades.

Há duas semanas, a estatal informou que já havia desistido de vender a Refinaria Gabriel Passos (Regap), em Minas Gerais, por não atrair o interesse de investidores.

Segundo a estatal, o processo de transição para a Atem vai durar 15 meses. A Atem está presente em 14 estados, possuindo a distribuidora e mais de 320 postos franqueados.

"O valor recebido hoje de US\$ 228,8 milhões se soma ao montante de US\$ 28,4 milhões já pagos na assinatura do contrato de compra e venda. O contrato ainda prevê um ajuste final do preço de aquisição, que será apurado nos próximos meses", disse a estatal em nota.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2022

EMPREITEIRAS DA LAVA-JATO ESTÃO HÁ DOIS ANOS NEGOCIANDO REVISÃO DE MULTAS COM ÓRGÃOS DE CONTROLE

Multas aplicadas em acordos de leniência firmados durante a Lava-Jato somam R\$ 25 bilhões

Por Mariana Barbosa

As empreiteiras que fizeram acordo de leniência no âmbito da Lava-Jato estão há cerca de dois anos negociando com os órgãos de controle uma eventual revisão dos valores das multas e outras penalidades e benefícios celebrados nos compromissos. Como revelou a colunista Bela Megale, as empreiteiras estão atentas à indicação de quem irá comandar a Controladoria Geral da União (CGU) no governo Lula e já estão em contato com a equipe de transição para colocar o assunto na pauta.



O principal argumento para a revisão dos acordos, que estão sendo negociados caso a caso, em mesas de trabalho criadas pelos órgãos de interlocução federal, é de que eles foram firmados em um momento em que o setor estava em plena carga com grandes obras públicas de infraestrutura e que hoje o faturamento das empresas representa uma fração do que foi durante o auge dos investimentos nos governos do PT.

Segundo a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), o volume de investimento em obras no país caiu 31% entre 2014 e 2019. A queda, considerando apenas o gasto público, é de 52%.

Além das multas, os acordos previam benefícios como a reabilitação das empreiteiras para a prestação de serviços para entes públicos — o que, na prática, acabou não acontecendo, com poucas exceções. A Petrobras, por exemplo, manteve as empreiteiras lenientes em uma lista negra. Bancos estatais também seguem fechados à liberação de financiamento na modalidade project finance (sem garantia corporativa), embora já tenham financiado empresas espanholas vencedoras de licitações no Brasil, mas condenadas por cartel em contratos de obras públicas na Espanha.

As empresas que fizeram acordo de leniência durante a Lava-Jato se comprometeram a pagar multas que somam R\$ 25 bilhões, segundo um levantamento feito pelo Globo em 2019, a partir da análise de 19 compromissos homologados pelo Ministério Público Federal (MPF), a Controladoria-Geral da União (CGU) e a Advocacia-Geral da União (AGU). Na lista, empresas de diferentes setores, não apenas as empresas de construção civil e engenharia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2022

EMPREITEIRAS SE ARTICULAM PARA PEDIR AO GOVERNO LULA REVISÃO DE ACORDOS DA LAVA-JATO

Por Bela Megale

Empreiteiras e outras empresas que firmaram acordos de leniência no âmbito da Lava-Jato têm se articulado, nos bastidores, para levar ao governo Lula pedidos de revisão das tratativas firmadas na operação. O foco principal dos questionamentos são as multas bilionárias acertadas no escopo dessas negociações que funcionam como acordos de delação premiada da pessoa jurídica.

A intenção, inclusive, já chegou a membros da transição de governo. O órgão que deve concentrar essas demandas é a Controladoria-Geral da União (CGU), por isso as companhias estão atentas ao nome que será escolhido por Lula para comandar a pasta. Entre os cotados que aparecem na mesa hoje estão o ex-presidente do Cade Vinícius de Carvalho, os advogados Marco Aurélio Carvalho e Mauro Menezes, e o ex-ministro-chefe da CGU Luiz Navarro.

A avaliação de interlocutores das empreiteiras é que há argumentos para rever os acordos de leniência sob a ótica da evolução jurídica dos casos da Lava-Jato. Eles apontam que as lideranças políticas estão sendo absolvidas ou tendo acusações rejeitadas e que o prejuízo segue com as empreiteiras. O caso mais recente apontado por executivos das empresas foi o do deputado federal Aécio Neves (PSDB-MG).

Na sexta-feira passada, o Supremo Tribunal Federal (STF) rejeitou, por unanimidade, a denúncia apresentada pela Procuradoria-Geral da República (PGR) contra o parlamentar. No inquérito aberto no âmbito da Lava-Jato, a PGR apurava o pagamento de vantagens indevidas em benefício de Aécio em troca de ajuda em interesses de empreiteiras nas usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, em Rondônia.

Todos os ministros seguiram o entendimento do relator, Edson Fachin, para quem a denúncia é “genérica”, por não descrever como o deputado teria usado sua atuação política em favor das

empreiteiras. A própria PGR mudou de posicionamento e defendeu a rejeição da denúncia que ela mesma apresentou.

Quando foram assinados, os acordos de leniência eram considerados o único caminho de sobrevivência pelas empreiteiras. Hoje, com parte dessas companhias vetadas de firmar contratos com o poder público e multas aplicadas por outros órgãos, como o Tribunal de Contas da União, o argumento é que as cifras bilionárias passaram a inviabilizar a recuperação das empresas.

Em discurso e entrevistas concedidas na campanha, Lula disse que a Lava-Jato “quebrou empresas”, trouxe desemprego e afastou investimentos e arrecadação. O presidente eleito, no entanto, reconheceu que houve corrupção e afirmou: “Você investiga, se o empresário roubou você condena, mas a empresa continua funcionando”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/11/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONGRESSO ABRE BRECHA PARA AUMENTAR ORÇAMENTO SEM APROVAÇÃO DA PEC DA TRANSIÇÃO

Parecer preliminar da Lei Orçamentária Anual autoriza Congresso a aprovar novas despesas considerando propostas ainda em tramitação, ‘pendurando’ gastos antes da PEC

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA - O Congresso deixou uma brecha aberta para aumentar o Orçamento de 2023 antes de aprovar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, apresentada pela equipe do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva.

Lula corre contra o tempo para negociar a aprovação da PEC, mas ainda não há um acordo consolidado para a aprovação. A equipe de transição quer uma liberação de R\$ 198 bilhões em despesas fora do teto de gastos em 2023, incluindo o Bolsa Família no valor de R\$ 600 mensais, benefício extra para crianças de até seis anos e investimentos, além de incluir outras despesas de interesse do futuro governo.

Parecer preliminar da Lei Orçamentária Anual (LOA), aprovado nesta quarta-feira, 30, pela Comissão Mista de Orçamento (CMO), autoriza o aumento de despesas no projeto orçamentário do próximo ano incorporando o efeito de propostas ainda em tramitação no Congresso, antes da aprovação desses projetos, incluindo a PEC.

Na prática, na falta de um acordo político agora, os parlamentares poderão aprovar o aumento do Bolsa Família e de outras despesas condicionadas, deixando os recursos “pendurados” no Orçamento para serem liberados após a aprovação da PEC, o que daria um tempo maior de negociação para o futuro governo.

A aprovação de despesas condicionadas no Orçamento não garante o pagamento, mas diminui o tempo de votação da proposta orçamentária. No momento, o cronograma do projeto de Orçamento de 2023 estabelece votação até 19 de dezembro.

No limite, os trabalhos do Congresso seguem até o dia 22. Ou seja, a PEC precisaria ser aprovada em dois turnos na Câmara e no Senado em menos de três semanas. Por isso, a intenção dos parlamentares é abrir caminho para deixar o Orçamento pronto, caso a PEC não seja aprovada nesse período.



O relator-geral do Orçamento, senador Marcelo Castro (MDB-PI), incluiu no parecer preliminar um dispositivo autorizando ele próprio a alterar o Orçamento considerando “os efeitos de proposições legislativas em tramitação no Congresso Nacional”. Essa possibilidade está prevista na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), aprovada em julho deste ano e sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro.

A manobra já foi adotada anteriormente, mas envolve riscos. Em 2021, o Congresso aprovou R\$ 4 bilhões em despesas condicionando os recursos a uma economia com o auxílio-doença que não foi efetivada. No ano anterior, os parlamentares “penduraram” outros R\$ 6 bilhões considerando a economia da primeira versão da PEC Emergencial, que foi proposta pelo governo mas não foi aprovada. Nesses casos, as despesas condicionadas não podem ser pagas.

Por enquanto, o discurso do relator e de outros aliados de Lula é aprovar a PEC nas próximas semanas, antes do Orçamento, mesmo com a brecha no parecer. “Qualquer que fosse o presidente eleito, menos o Padre Kelmon, nós estaríamos aqui discutindo uma PEC. Não há como nós fecharmos o Orçamento de 2023 com os números que nós temos enviados pelo Executivo”, disse Castro durante a reunião da CMO.

Além das despesas fora do teto, a PEC permite que o futuro governo negocie com os parlamentares a inclusão de outros R\$ 130 bilhões em novos gastos, como o reajuste real do salário mínimo, a recomposição do orçamento da saúde, o Minha Casa, Minha Vida. A equipe de Lula concordou em usar esse espaço para irrigar emendas parlamentares em troca da aprovação da PEC. Líderes do Congresso, porém, cobram uma fatura maior, como ministérios e cargos no governo a partir de janeiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/11/2022

NOVA EMENDA ‘JABUTI’ RETIRA ENCARGOS DE PEQUENAS HIDRELÉTRICAS E PUNE CONSUMIDORES DE ENERGIA

Proposta prevê isentar donos de centenas de pequenas hidrelétricas do pagamento de encargos e custos com linhas de transmissão. Conta teria de ser bancada por todos os demais consumidores de energia do País

Por André Borges

BRASÍLIA - Uma nova emenda, incluída a toque de caixa em um projeto de lei que tramita na Câmara, propõe isentar donos de centenas de pequenas hidrelétricas do pagamento de encargos e custos com linhas de transmissão. Essa conta, no entanto, teria de ser bancada por todos os demais consumidores de energia do País.

A proposta foi incluída nesta quarta-feira, 30, no projeto de lei (PL) 2703/2022, de autoria do deputado Celso Russomanno (Republicanos/SP), prevê que consumidores de energia elétrica que instalam placas de painel solar e passam a gerar a própria energia deixem de pagar contas de transmissão e distribuição porque, teoricamente, não usariam mais essas estruturas externas.

Pela emenda, esse “benefício” também deve ser dado para empresários que instalarem suas “pequenas centrais hidrelétricas”, as chamadas PCHs, voltadas para consumo próprio. Para tentar viabilizar a medida, a emenda mexe no que está previsto na lei da privatização da Eletrobras, que prevê a construção de 8 mil megawatts (MW) de geração por usinas térmicas a gás em determinadas regiões do País, áreas que não possuem gás.

A ideia do deputado Beto Pereira (PSDB-MS) é que a cota de usinas térmicas previstas para a região Centro-Oeste, de 2,5 mil MW de usinas térmicas, seja convertida agora em 1,5 mil MW de pequenas hidrelétricas, mantendo apenas 1 mil MW de projetos para térmicas.

Para especialistas do setor, trata-se de uma forma de garantir vantagens para empresários locais, como donos de fazendas e empresas que têm condições de construir essas estruturas em rios locais, repassando custos para os demais consumidores de todo o País. Há apreensão no Congresso, porque parlamentares se mobilizam para aprovar ainda nesta quarta-feira o projeto de lei que carrega este novo “jabuti”.

“No apagar das luzes do governo, o Congresso decide fazer o planejamento do setor elétrico. Somos totalmente contrários ao projeto, ainda mais agora com uma emenda jabuti que aumenta mais o custo para o consumidor e amplia uma reserva de mercado, além de programar a oferta de energia sem que haja demanda”, diz Luiz Eduardo Barata, presidente da frente Nacional dos consumidores de Energia.

Segundo Paulo Pedrosa, presidente da Associação Brasileira de Grandes Consumidores Industriais de Energia e de Consumidores Livres (Abrace), “o projeto cria um enorme desequilíbrio no setor elétrico” e aumenta ainda mais o custo da energia para os consumidores. “Essa não é uma discussão sobre sustentabilidade ou energia renovável, é um debate sobre planejamento do setor e o mais pobre pagando pelo mais rico”, comentou.

Energia solar

Como mostrou reportagem do Estadão na semana passada, o PL 2703/2022 prevê que consumidores de energia que instalam placas de painel solar e passam a gerar a própria energia deixem de pagar contas de transmissão e distribuição, porque, teoricamente, não usariam mais essas estruturas externas.

Ocorre que, na prática, todos utilizam essas redes em algum momento do dia, já que estão conectadas às redes de distribuição e não são abastecidos 100% do tempo ou integralmente pela energia solar que produzem. Ainda assim, a lei isenta esses consumidores de qualquer tipo de cobrança por transmissão e distribuição – o que, conseqüentemente, faz com que todos os demais consumidores, principalmente aqueles que não têm condições de instalar seus sistemas próprios, banquem a conta de transmissão e distribuição.

O que se pretende fazer agora é que este mesmo benefício seja dado aos empresários que construirão novas centrais hidrelétricas para uso próprio.

Pela lei atual, nº 14.300, cada consumidor que instalar um sistema próprio de microgeração pode pedir a isenção das cobranças até janeiro de 2023, mantendo esse benefício até 2045. O que o novo projeto de lei faz é dobrar esse prazo de adesão, para 6 janeiro de 2024. Pela lei atual, nº 14.300, cada consumidor que instalar um sistema próprio de microgeração pode pedir a isenção das cobranças até janeiro de 2023, mantendo esse benefício até 2045. O que o novo projeto faz é dobrar esse prazo de adesão, para 6 janeiro de 2024.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/11/2022

O NOVO GOVERNO LULA E A ECONOMIA

Apesar de contar com alguns fatores que podem fortalecer a economia, o novo governo Lula precisa ser mais transparente e ganhar a confiança dos investidores

Por Celso Ming

Há no ar uma espera impaciente e perguntas em busca de respostas. Afinal, qual será a política econômica do novo governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), a ser conduzida por qual ministro? E qual o nível de confiança que vai inspirar?

Em nenhum momento da campanha eleitoral houve indicação segura para essas perguntas. O PT elaborou dois textos de “Diretrizes”, um provisório e outro definitivo, recheados de afirmações vagas – algumas delas vacilantes.

Presidente ordena que governo não pague mais emendas do relator; Congresso reage e prepara manobras para liberar verbas e negociar recursos com Lula

Primeiramente, é preciso avaliar as condições de temperatura e pressão. Na área externa, as previsões predominantes são de recessão, inflação alta, forte carga de juros dos principais bancos centrais, queda da demanda e dos preços das commodities e a crise energética na Europa. Falta saber em que proporção tudo isso acontecerá, porque não se sabe até onde irão a guerra na Ucrânia e as sanções à Rússia, nem o avanço da segunda máquina mais poderosa do mundo, a China, que vai sucumbindo com a política “covid zero”.

Na área interna, a principal encrência é a deterioração das contas públicas, agravada por essa PEC da Transição que pode aumentar as despesas entre R\$ 100 bilhões e R\$ 200 bilhões, a depender da capacidade de barganha das partes no Congresso. A inflação continuará sendo problema, a exigir juros elevados. O avanço do PIB não deverá ser significativo, possivelmente em torno de 1%, como mostram as expectativas colhidas pelo Boletim Focus, do Banco Central. Não se vê sinal de recuperação da indústria de transformação, em contínuo definhamento.

O novo governo contará com três fatores favoráveis. O mais importante deles são as excelentes condições das contas externas. A Balança de Pagamentos deve apresentar déficit insignificante neste ano, de alguma coisa em torno dos US\$ 40 bilhões, e seguirá assim em 2023. Apenas a entrada de Investimentos Diretos no País pode alcançar o dobro disso.

As incertezas externas e a transição de fonte fóssil para energia limpa podem trazer mais capitais para o Brasil. E ainda há as fortes reservas externas de US\$ 325 bilhões. A robustez das contas externas afasta o perigo de fuga de capitais, a fonte das crises dos anos 70 e 80.

Outro fator favorável é o excelente desempenho de quatro setores: agronegócio, petróleo, energia renovável e mineração. Também encorajadora é a queda do desemprego, que foi para 8,3% no trimestre fechado em outubro.

Resta saber qual será o empenho do novo governo pela aprovação da reforma tributária e se se disporá a conduzir uma política econômica que ganhe a confiança, hoje vacilante, dos investidores. Isso começará a ser avaliado quando o ministro da área econômica for anunciado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/11/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

CONSUMO DE AÇO NO BRASIL DEVE CAIR 11,4% EM 2022, DIZ INSTITUTO

Entidade começou o ano projetando um crescimento de 1,5% no indicador, depois revisou para um recuo de 7% e chega em novembro com expectativa ainda mais baixa

Por Ana Luiza Tieghi, Valor — São Paulo

O Instituto Aço Brasil prevê que o país deve fechar 2022 com queda de 11,4% no consumo aparente do material, na comparação com 2021.

A entidade começou o ano projetando um crescimento de 1,5% no indicador, depois revisou para um recuo de 7% e chega em novembro com expectativa ainda mais baixa. O valor representa uma queda de 3 milhões de toneladas no consumo.

A produção de aço bruto deve ficar em 34,6 milhões de toneladas no ano, recuo de 4% sobre 2021.



— Foto: Bloomberg

As vendas internas devem somar 20,2 milhões de toneladas, retração de 9,5% ante o ano passado. As importações vão ficar em 3,28 milhões de toneladas, recuo de 34,1%.

Somente as exportações devem crescer na base anual, prevê o instituto, para 12,3 milhões de toneladas, aumento de 12,3%.

“Foi um ano desafiador, uma montanha-russa, mas extremamente positivo para a siderurgia brasileira”, afirmou Marco Polo de Mello Lopes, presidente-executivo do Aço Brasil, em coletiva de imprensa nesta quarta-feira (30).

A entidade tem essa avaliação por considerar que a base de 2021 foi muito elevada, o que causa “efeito estatístico” de queda no desempenho neste ano. Lopes afirma que 2022 foi o quarto melhor ano da última década, só superado por 2021, 2014 e 2013.

O Aço Brasil também divulgou suas expectativas para 2023, quando projeta leve crescimento nos indicadores. O consumo aparente deve subir 1,5% na base anual, para 23,7 milhões de toneladas, e a produção de aço bruto pode crescer 2%, para 35,3 milhões de toneladas.

É esperado um aumento de 1,9% nas vendas internas, para 20,57 milhões de toneladas, com alta de 2,3% nas importações (3,53 milhões de toneladas). As exportações devem desacelerar seu crescimento para apenas 2,1%, o que representam 12,58 milhões de toneladas.

Segundo Jefferson de Paula, presidente do conselho diretor do instituto, o que causa o incremento menor das exportações é a estimativa de crescimento menor do PIB mundial para 2023. Ele analisa que o consumo de aço no mundo deve recuar “bastante” no próximo ano, e que essa queda já começou a aparecer no segundo semestre.

Lopes aponta também a base comparativa de 2022, que foi elevada por causa das baixas exportações no ano anterior, como outro fator para a alta tímida das vendas externas.

Para de Paula, o desempenho da construção civil deve puxar a indústria do aço em 2023. “O setor habitacional teve vários lançamentos no passado e neste ano e a construção será no ano que vem”, afirma, acrescentando que o programa habitacional do país deve “dar uma acelerada nos próximos anos”.

O presidente do conselho cita ainda a privatização de aeroportos, portos e o marco do saneamento básico como outros pontos positivos. Também é esperado que a indústria automobilística aumente sua produção em 5% ou 6% no ano. O preço das commodities que influenciam no aço, como carvão e minério de ferro, devem recuar ligeiramente em 2023, segundo de Paula, que ressalta ter havido uma queda neste ano.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/11/2022

DÉFICIT DA BALANÇA COMERCIAL DOS EUA AUMENTA À MEDIDA QUE DÓLAR ALTO RESTRINGE EXPORTAÇÕES

A queda foi de 2,6% em comparação com o mês anterior, impulsionada por uma queda de aproximadamente 10% nas remessas de bens de consumo

Por Jaren Kerr, Bloomberg, Valor — São Paulo

O déficit da balança comercial dos EUA cresceu em outubro, com a alta do dólar restringindo as exportações e a demanda global por produtos do país desacelerando. A queda foi de 2,6% em comparação com o mês anterior, impulsionada por uma queda de aproximadamente 10% nas remessas de bens de consumo.



Porto de Tacoma, Washington, EUA; exportação; importação — Foto: Divulgação/Port of Tacoma

As exportações de insumos industriais, que incluem petróleo bruto, caíram 4,7%. Já as exportações de alimentos e veículos automotores subiram 0,9%, para US\$ 272,7 bilhões, com várias categorias de bens aumentando ligeiramente.

O déficit mais amplo desafiou as expectativas de consenso. Economistas previram uma pequena contração para outubro. “O aumento acentuado do déficit nos últimos dois meses é uma surpresa, dados os cinco meses anteriores de contrações constantes”, disse Matthew Martin, economista da Oxford Economics, em nota.

A ampla recuperação das importações destaca o aumento do poder de compra do dólar americano no exterior, enquanto o declínio acentuado na demanda de exportação, impulsionado pela oferta industrial, mostra que a demanda de negócios estrangeiros está enfraquecendo severamente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/11/2022

TRENS NA ALEMANHA JÁ SÃO MOVIDOS A H2V

No Brasil, Embraer tem projeto de desenvolvimento de aeronaves movidas a energias limpas

Por Paulo Vasconcellos — Para o Valor, de Porto Alegre



Pierre-Emmanuel Bercaire, diretor-geral da Alstom: “A mobilidade limpa é um caminho sem volta” — Foto: Divulgação

O setor de transporte começa a dar os primeiros passos na incorporação do hidrogênio verde. Já existem trens e pelo menos um navio circulando pelo mundo com o combustível. O Chile anunciou um projeto piloto de transporte público movido a H2V. A brasileira Embraer lançou o conceito de aeronaves com essa fonte energética e pelo menos uma empresa nacional já fabrica equipamentos para a produção do

combustível para estações de abastecimento de veículos. Um projeto da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) mira o hidrogênio verde para aplicações de micro mobilidade.

O transporte é um dos setores de mais difícil descarbonização. Veículos de combustão são responsáveis por 14% de todo o CO2 emitido no mundo, segundo o Painel Intergovernamental para a Mudança de Clima da ONU (IPCC). “O hidrogênio é a esperança para a transição energética



porque 2025 tem que ser o ponto de inflexão da descarbonização”, diz João Henrique Azevedo, da FGV Energia e do Grupo de Estudo do Setor Elétrico (Gesel) da UFRJ.

O grupo francês Alstom, que atua em transporte e mobilidade urbana, inaugurou em agosto, depois de quatro anos de testes, as primeiras linhas de trens de passageiro 100% movidos a hidrogênio verde. Os veículos operam com células do combustível a partir de fontes renováveis e baterias de íon lítio distribuídas ao longo das composições.

Os trens têm autonomia de mais de 1.000 km e atingem a velocidade de 100 km por hora. São 14 vagões da subsidiária estatal alemã Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) que percorrem 100 km entre as cidades alemãs de Cuxhaven, Bremerhaven, Bremerv Zuirde e Buxtehude, na Baixa Saxônia.

Os trens substituem modelos a diesel, mas com zero emissão e baixo ruído. O desafio é construir a cadeia de postos de recarga de hidrogênio para distâncias maiores. A Alstom trabalha em novos projetos na Itália e tem procura também da Áustria e da Holanda. “A mobilidade limpa é um caminho sem volta”, afirma Pierre-Emmanuel Bercaire, diretor-geral da Alstom Brasil.

No Brasil, a Embraer lançou um projeto para o desenvolvimento de aeronaves movidas com energias alternativas. Por enquanto, está tudo na fase de conceito. Dois dos quatro modelos teriam propulsão a hidrogênio. Se amadurecerem, podem virar produto.

Um deles seria o modelo Energia H2 Fuel Cell Gas Turbine (E19-H2FC), com 19 assentos, motores elétricos montados na parte traseira e tecnologia disponível estimada para 2035. O outro, o Energia Gas Turbine (E50-H2GT), com capacidade para 35 a 50 assentos, motores na parte traseira e disponibilidade tecnológica prevista para 2040.

Depois de ter sido a primeira companhia aérea a certificar um avião com biocombustível, o álcool, a Embraer busca cumprir a sua parte no compromisso do setor de aviação de atingir emissão zero até 2050. “É um ciclo de desenvolvimento. Estamos tentando nos antecipar”, afirma Luiz Nerosky, gerente de engenharia de sistemas e software da área de desenvolvimento tecnológico da Embraer.

Criada em 2003, na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), a Hytron, que há dois anos integra o grupo alemão Neuman & Esser, líder global no fornecimento de compressores industriais de grande porte, trabalha há uma década e meia no desenvolvimento de equipamentos de produção de hidrogênio a partir da eletrólise da água e reforma de biocombustíveis como o biometano e etanol. As plantas produzem de 0,1 a 10 megawatts.

Agora, uma delas, na escala de 1,3 MW, vai ser instalada na primeira estação de abastecimento veicular do Nordeste, no Porto do Pecém, no Ceará. Um projeto de produção de hidrogênio a partir de etanol em parceria com Shell e Raízen vai abastecer, a partir do ano que vem, os ônibus que circulam pela Cidade Universitária da Universidade de São Paulo (USP). “Isso abre possibilidade para o agronegócio entrar no movimento global de H2V”, diz o pesquisador Daniel Lopes, fundador e diretor comercial da Hytron.

“Vai haver uma aceleração de projetos, principalmente para transporte pesado, como navegação e aviação”, afirma Andrea Santos, professora do programa de engenharia de transporte da coordenação dos programas de pós-graduação em engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe-Pet/UFRJ).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/11/2022

FABRICANTES DE ELETROLISADORES PREVEEM AUMENTO DOS NEGÓCIOS

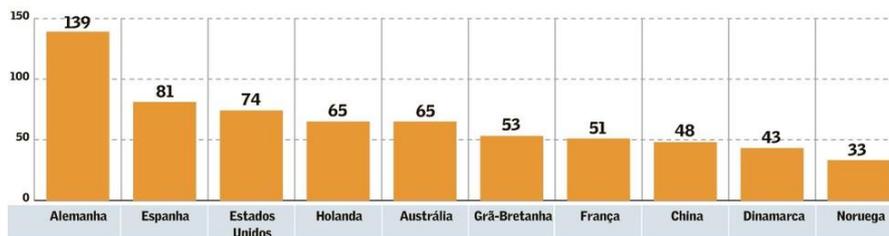
Demanda inicial viria de indústrias químicas, siderúrgicas e mineradoras, que têm projetos para modernizar seu processo e reduzir a emissão

Por Roberto Rockmann — Para o Valor, de São Paulo

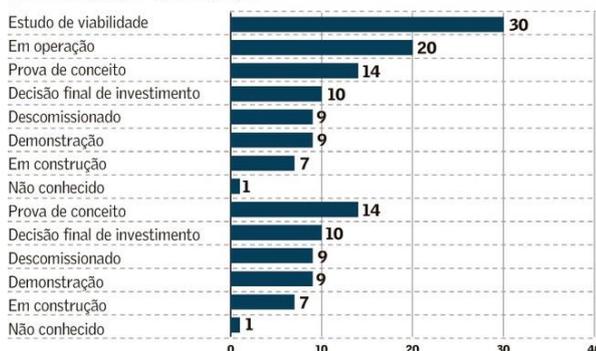
Raio-x

Alemanha lidera projetos de produção de H2

Principais países - em número de projetos

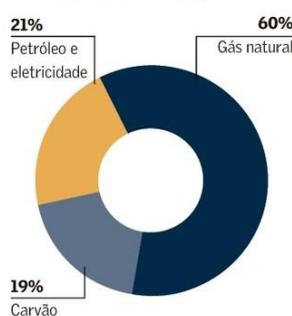


Distribuição por tipo de projeto



Oferta global de H2 - 2020

Divisão por fonte de energia



Fonte: CNI

A matriz energética brasileira, cuja participação de fontes renováveis é destaque no mundo todo, poderá posicionar o país como um dos líderes da demanda de equipamentos para a cadeia de hidrogênio verde. Grandes empresas da Alemanha, país que sedia os maiores fabricantes de eletrolisadores, usados no processo de obtenção do hidrogênio verde, já se movimentam para obter contratos no Brasil.

A thyssenkrupp fechou recentemente contrato para fornecer três eletrolisadores com 60 MW de potência total para a Unigel - indústria química fabricante de fertilizantes nitrogenados. Com investimento inicial de US\$ 120 milhões (R\$ 650 milhões), a fábrica deve entrar em operação até o fim de 2023 e terá capacidade de produção de 10 mil toneladas/ano de hidrogênio verde e de 60 mil toneladas/ano de amônia verde. A empresa usará um terminal no Porto de Aratu (BA).

“Vemos também futuros projetos sendo fechados na área do Porto de Pecém, no Ceará. Mas isso ainda pode levar dois a três anos, porque a maturação deles do papel até o contrato de máquina é longa”, afirma Luiz Mello, head de vendas da thyssenkrupp Uhde para o Brasil. Essa primeira onda de projetos deve se concentrar em exportação de hidrogênio verde para a Europa, em sua visão. Na segunda onda, a demanda interna impulsionaria projetos, com destaque para o setor de fertilizantes, em que o Brasil é importador. “O Brasil é um dos centros da nossa estratégia de hidrogênio verde no mundo. Produção local é mais para o longo prazo e a depender de como evoluirá a demanda dele no Brasil e no exterior.”

Para André Clark, vice-presidente sênior para o hub América Latina da Siemens Energy e diretor geral da Siemens Energy Brasil, há duas ondas que poderão marcar a expansão do hidrogênio verde. A primeira, de curto e médio prazo, já está em andamento. São indústrias químicas, siderúrgicas e mineradoras que têm projetos para modernizar seu processo e reduzir emissões. Exemplos: fabricação de uma pelota de minério de ferro sem carvão, um combustível de aviação mais verde, refinarias já existentes que passam por modernização para usarem hidrogênio verde, caso por exemplo da Colômbia.

A segunda onda seria de outra escala de produção, voltada a grandes projetos, e poderia inclusive contemplar a expansão da geração eólica offshore (em alto-mar), aproveitando a geração desses

parques e já fazendo a transformação do hidrogênio no oceano. “Hoje estamos na primeira onda e vejo pelo menos cinco a sete projetos de boa qualidade no Brasil até 2025, cada com R\$ 1 bilhão em investimento”, afirma. Clark diz que há muitas empresas buscando informações sobre a nova tecnologia e que o Brasil tem ativos que poderiam investir na tecnologia.

Hoje os dois grandes desafios para o hidrogênio verde são custo e transporte. O processo, a partir da eletrólise de água (que inclusive pode ser do mar) com o uso de energia gerada por fontes renováveis, é considerado caro. Hoje estaria em US\$ 6 por kg. Mas, segundo estudo da Agência Internacional de Energias Renováveis (Irena), o custo atual do hidrogênio verde pode cair para US\$ 1 a US\$ 2 por quilo na década de 2030.

O Brasil estaria entre os países mais competitivos para produção de hidrogênio verde no mundo: segundo o estudo da McKinsey, o custo brasileiro ficaria ao redor de US\$ 1,50/kg em 2030, alinhado às melhores localizações dos Estados Unidos, Austrália, Espanha e Arábia Saudita.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/11/2022

SETOR DE COMBUSTÍVEL FÓSSIL ANALISA PRIMEIROS PROJETOS

Marcas líderes de petróleo estão direcionando esforços a energias renováveis, incluindo o hidrogênio verde

Por Martha Funke — De São Paulo

Aquarela H2

Classificação das cores referentes à produção de hidrogênio

■ H2 preto	Produzido por gaseificação do carvão mineral (antracito) sem CCUS
■ H2 marrom	Produzido por gaseificação do carvão mineral (hulha) sem CCUS
■ H2 cinza	Produzido por reforma a vapor do gás natural, sem CCUS
■ H2 azul	Produzido por reforma a vapor do gás natural (e eventualmente de outros combustíveis fósseis), com CCUS
■ H2 verde	Produzido via eletrólise de água com energia de fontes renováveis
□ H2 branco	Produzido por extração de H2 natural ou geológico
■ H2 turquesa	Produzido por pirólise do metano, sem gerar CO2
■ H2 musgo	Produzido por reformas catalíticas, gaseificação de plásticos residuais ou biodigestão de biomassa ou biocombustíveis
■ H2 rosa	Produzido com fonte de energia nuclear

"Fontes: Abeeólica. Elaborado a partir de IEA (2019), H2-View (2020), Baker McKenzie (2020 e Zgonnik (2020).

* CCUS: Captura e armazenamento de carbono"

Marcas líderes em combustíveis fósseis estão direcionando esforços a energias renováveis, incluindo o hidrogênio verde (H2V). O movimento é provocado tanto por suas próprias metas de descarbonização quanto pelo esforços de clientes. Apesar da abundância de petróleo e gás ainda disponíveis no pré-sal, reflexos dessa tendência começam a chegar ao Brasil graças à sua posição estratégica, com matriz energética limpa e potencial de atender demanda interna e externa.

Para Alexandre Tavares, diretor de gás, energia e novos negócios B2B da Vibra, maior distribuidora de derivados de petróleo do país, a vantagem competitiva do Brasil no segmento se destaca principalmente no Nordeste, com custos de produção de fontes como eólica e solar bem menores



do que em países onde esses recursos são menos abundantes. A região é favorecida também por proximidade com o mercado europeu e infraestrutura portuária capacitada.

A Vibra avalia formas de ingresso no mercado de hidrogênio em conjunto com a Comerc, cujo portfólio de geração eólica e solar deve alcançar 2 GW de potência instalada até 2024. A Comerc Eficiência, do grupo Comerc, fechou memorando de entendimento com o governo cearense, com os portos de Pecém (CE) e Açú (RJ), e tem desenvolvido projetos para produção de hidrogênio verde dentro de indústrias que já consomem hidrogênio “não-limpo” em seu processo produtivo.

A questão é que 95% do hidrogênio usado no mundo, predominantemente para uso industrial, é obtido por reforma a vapor do gás natural ou gaseificação do carvão, que são baratos, mas emitem carbono. “O melhor uso do H2V atualmente é em indústria de difícil abatimento de carbono, como aço, cimento e transporte marítimo”, diz Tavares. Na medida em que novas tecnologias melhorem a relação custo-benefício, segmentos de transporte de cargas, passageiros e ferroviários também podem ser promissores, acrescenta.

A Shell também se movimenta por aqui. Em maio fechou um memorando de entendimento com o Porto de Açú para desenvolvimento conjunto de planta-piloto de H2V, com objetivo de criar laboratório de pesquisas para desenvolver aprendizado, realizar testes de descarbonização e impulsionar o segmento no país.

Na ocasião, a empresa divulgou que os recursos para a construção da unidade seriam oriundos da cláusula de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) - os investimentos da Shell Brasil em PD&I este ano devem superar US\$ 60 milhões. A expectativa era ter a planta-piloto pronta em 2025, com capacidade inicial de 10 MW, podendo chegar a 100 MW, com parte do hidrogênio verde destinado para armazenagem e o restante para a planta de geração de amônia renovável.

Globalmente, a Shell tem projetos de geração de hidrogênio na Alemanha, Países Baixos e China e meta de zerar emissões de carbono até 2050. Já a BP tem iniciativas em diferentes fases ao redor do mundo, incluindo Reino Unido, Estados Unidos e Austrália, onde fez acordo para liderar e operar um dos maiores centros de energia renovável e hidrogênio verde do mundo, Asian Renewable Energy Hub (AREH).

O plano inclui capacidade de desenvolver até 26 GW de energia solar e eólica para produzir até 1,6 milhões de toneladas de H2V e 9 milhões de toneladas de amônia verde por ano. A BP aproveitou ainda a COP27 para assinar um memorando com o governo da Mauritânia, para desenvolver estudos sobre o potencial de produção em larga escala de H2V no país.

A VP de desenvolvimento de novos negócios e integração América Latina da BP, Fabiana Neves, explica que o hidrogênio - verde, de fontes de energia renováveis, e azul, baseado em gás natural -, deve compor de 8% a 15% do consumo global de energia em 2050 e será fundamental para descarbonizar setores de transporte e industriais onde a eletrificação é cara ou inviável. “A implantação dependerá de fatores regionais”, diz.

Já a TotalEnergies explicou, em nota, que investe para se tornar um dos cinco maiores produtores de energia renovável do mundo até 2030. A empresa está trabalhando com fornecedores e parceiros para descarbonizar todo o hidrogênio usado em suas refinarias europeias até 2030 e já estabeleceu parcerias ao redor do mundo. Uma delas, com o grupo indiano Adani, objetiva alcançar um milhão de toneladas por ano de H2V até 2030. Foram firmadas também parcerias com a Masdar, empresa de energia renovável de Abu Dabi, e Siemens Energy, para produzir combustível sustentável de aviação (SAF, em inglês).

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/11/2022

NORDESTE CONCENTRA PRINCIPAIS PROJETOS

Produção crescente de energias renováveis atrai grandes grupos aos polos do CE, PE, BA e RN
Por Carmen Nery — Para o Valor, do Rio



A força do Nordeste em energias renováveis está potencializando o protagonismo regional no novo cenário de produção de hidrogênio verde (H2V), estimulado pelos polos de Pecém (CE), Suape (PE) e Camaçari (BA), com indústria já desenvolvida e condições climáticas e de localização favoráveis. O polo mais avançado é o do Ceará, onde o governo fechou acordo com a Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec), a Universidade Federal do Ceará (UFCE) e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIP) para desenvolver o hub de hidrogênio verde, o mais estruturado do país.

Já são 24 empresas com memorando de entendimentos (MoU), interessadas em se instalar no hub de H2V de Pecém. A expectativa é de que a produção comercial tenha início em 2025 ou 2026. A mais avançada é a australiana Fortescue Future Industries (FFI). A lista de interessados inclui ainda Neoenergia, AES, Engie, EDP, Eneva, White Martins/Linde, Nexway e Transhydrogen - consórcio que envolve fundos de investimento, empresas de armazenamento e transporte -, entre outras.

“A FFI já está pagando aluguel e, na COP27, assinou com a governadora do Ceará, Izolda Cela (PDT-CE), emenda ao MoU comprometendo-se a concluir os estudos até 2024. Já a EDP será uma das primeiras a produzir hidrogênio verde na América Latina, com uma planta-piloto que vai consumir 3 MW de energia renovável do parque solar em construção pela empresa”, informa Roseane Medeiros, secretária executiva da indústria da Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Trabalho do Ceará.

A ideia é atrair toda a cadeia do H2V; e a produção do novo combustível foi um dos motivos apontados pela ArcelorMittal para a aquisição da Companhia Siderúrgica do Pecém, instalada no CIP.

“Pecém já tem 20 anos, foi criado para abrigar uma siderúrgica e uma refinaria, e conta com a única ZPE em funcionamento do país. O complexo tem, entre seus sócios, o Porto de Roterdã (Holanda),

com 30%, que está se preparando para receber o hidrogênio em forma de amônia para abastecer países como a Alemanha, que está avançando na transição energética”, observa a secretária.

Em Pernambuco, o TechHub Hidrogênio Verde é uma iniciativa liderada pela CTG Brasil e o Senai em parceria com o governo estadual. A iniciativa concentra em Suape a implementação de seis projetos focados em produção, transporte, armazenamento e gestão de hidrogênio verde (H2V). “A Neoenergia também tem piloto de H2V com investimentos de R\$ 18 milhões”, informa Carlos Cavalcanti, diretor de meio ambiente e sustentabilidade do Complexo Industrial e Portuário de Suape.

Até 2027, Suape deve receber R\$ 38,6 bilhões em empreendimentos, que se somarão a 224 empresas atualmente instaladas no complexo. Elas já investiram R\$ 75 bilhões em 11 segmentos. Entre os novos empreendimentos, está a planta de hidrogênio verde da Qair, única a se qualificar no chamamento público lançado por Suape.

O investimento é de R\$ 22,5 bilhões para 1 GW de capacidade de eletrólise, a partir da dessalinização da água do mar numa área de 72 hectares. Serão quatro plantas de H2V e duas de hidrogênio azul a partir da reforma de vapor metano como insumo para produção de amônia.

“Não queremos ser exportador de commodity. Nosso potencial de consumo é alto, e há muitas sinergias em Suape, dentro do conceito de economia circular. Em outubro, o Senai lançou um edital exclusivo para H2V. A proposta é que Suape abrigue 42 contêineres integrados por uma plataforma blockchain, monitorando a produção e o consumo”, diz Cavalcanti.

Aos 44 anos e reunindo 80 empresas, o Polo Industrial de Camaçari responde por 15% das exportações e 22% do PIB da Bahia. O polo aposta no diferencial de maior complexo industrial integrado do hemisfério sul para atrair projetos de hidrogênio verde. A Unigel anunciou investimentos de US\$ 120 milhões na primeira usina de hidrogênio verde do país. Há ainda iniciativas do Senai Cimatec.

“As empresas do polo poderão se beneficiar do hidrogênio verde, combustível e energia do futuro, principalmente para uma indústria neutra em carbono”, destaca Mauro Pereira, superintendente geral do Comitê de Fomento Industrial de Camaçari (Cofic).

Em outubro, o governo do Rio Grande do Norte lançou o Programa Norte-Riograndense de Hidrogênio Verde, por meio de um convênio com a Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e a Fundação Norte-rio-grandense de Pesquisa e Cultura (Funpec). Com apoio da Secretaria do Desenvolvimento Econômico, da Ciência, da Tecnologia e Inovação (Sedec), caberá à fundação executar as atividades previstas no acordo, cujo objetivo maior é a criação de uma proposta de lei de incentivo ao hidrogênio verde.

Jaime Calado, secretário da Sedec, destaca que o potencial eólico offshore na costa do Estado é fator essencial para a viabilidade do hidrogênio verde, por ser considerada a melhor fonte de energia para a produção de H2V. O Estado é o maior produtor de energia eólica do Brasil - são 3,8 GW em 224 parques onshore já operando, além de 63 em construção e 85 contratados, que vão gerar 12,2 GW. Agora, o governo luta para viabilizar oito parques offshore já licenciados, somando 11,8 GW, mas que aguardam definições regulatórias.

“Teremos um porto para a indústria verde com potencial de 140 GW, o equivalente a dez Itaipu. O governo federal lançou um decreto, mas os investidores veem insegurança jurídica e aguardam a aprovação de uma lei. No Congresso, o projeto de lei mais avançado é o do senador Jean Paul Prates (PT-RN), que ouviu todos os setores, mas o governo precisa dar celeridade ao processo”, afirma Calado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/11/2022

OUTROS POLOS SE ARTICULAM PARA NÃO FICAR PARA TRÁS

Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul têm projetos em andamento para produção de hidrogênio verde
Por Carmen Nery — Do Rio



Azambuja, do Grupo Epcor: “O potencial do RS é enorme”
— Foto: Divulgação

Mesmo sem todas as condições favoráveis do Nordeste, outros polos articulam-se para entrar no mercado de hidrogênio verde. No Rio de Janeiro, o Porto do Açu anunciou este mês memorando de entendimentos com a Comerc Eficiência, braço de eficiência energética do Grupo Comerc Energia, a fim de conduzir estudos de viabilidade para construção de uma usina de hidrogênio verde.

Esse memorando soma-se a outros já fechados pelo Porto do Açu com a Linde, do grupo White Martins, e a Shell, totalizando um cluster de H2V de 1 milhão de m² sendo licenciados. Novos projetos de baixo carbono incluem a planta solar da Equinor e os parques eólicos offshore de EDF, TotalEnergies e Neoenergia.

Rogério Zampronha, CEO da Prumo, diz que o projeto da Shell, anunciado em maio, prevê a produção de hidrogênio verde em 2025. Atualmente, está na fase de engenharia e compra de equipamentos. Começa com 10 MW e deve chegar 100 MW.

A Prumo divide com o Porto de Antuérpia-Bruges Internacional o controle da Porto do Açu Operações, gestora do complexo industrial. A empresa não descarta buscar sustentabilidade para o legado de combustíveis fósseis, que ainda representam 95% das operações Porto do Açu.

Para Zampronha, o complexo industrial desponta como o principal polo de transição energética da América Latina - na qual o hidrogênio se enquadra - porque foi concebido para ser a principal base de apoio offshore, e há grandes sinergias envolvidas entre os setores de energia.

“Ajudei a desenvolver o projeto de hidrogênio verde de Pecém, mas o plano do Açu é bem mais ambicioso. Hoje 30% das exportações de petróleo passam pela Vast, uma das empresas do porto. Todas as empresas que estão investindo em renováveis - Petrobras, Total, Shell, Equinor - estão se preparando para a transição energética. Mas não se trata de virar a chave do dia para a noite”, diz o executivo.

As vantagens do Açu são as condições climáticas, quase tão boas quanto as do Nordeste, e o fato de que toda a cadeia de produção de energia renovável e 70% de tudo o que é necessário para construir projetos offshore já estão instalados no Açu.

“Os mesmos navios que hoje carregam petróleo poderão, no futuro, carregar biocombustíveis, como biometano, etanol e amônia verde. Não à toa, os principais atores da transição energética são empresas de petróleo e de energia. Toda a cadeia de eólica offshore já está no Porto do Açu. Temos 33 GW de projetos em licenciamento e já anunciamos acordos com Neoenergia, EDF e Total”, diz o CEO da Prumo.

Paralelamente, o Açu avança em projetos de hidrogênio verde. Mas, para Zampronha, o desafio é o que fazer com o hidrogênio verde, pois não há mercado para toda a amônia que se espera produzir no mundo. A estratégia da Prumo é suprir a própria demanda interna de energia renovável.

Motor da economia nacional, o Estado de São Paulo está relativamente atrasado em iniciativas de hidrogênio verde, mas tem avançado na área de pesquisa e desenvolvimento. Um dos destaques é o Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito-Estufa (RCGI), que, com financiamento

da Fapesp e da Shell, realiza estudos avançados no uso sustentável de gás natural, biogás e hidrogênio.

Para Julio Meneghini, diretor científico do RCGI, São Paulo está atrás de Estados como Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, porque esses polos já têm projetos de hidrogênio verde a partir da eletrólise da água, utilizando energias solar e eólica, a forma convencional.

“No RCGI, buscamos rotas alternativas, como a primeira planta-piloto para produzir hidrogênio verde a partir do etanol da cana de açúcar. A operação começa em julho de 2023 produzindo cinco kg/hora, suficientes para abastecer três ônibus movidos a célula de combustível. A célula será produzida pela Hytron, que já tem planos para plantas de 50 kg e de 500 kg de hidrogênio/hora, provavelmente em São Paulo”, sinaliza Meneghini.

No Rio Grande do Sul, após desenvolver seis projetos de parques eólicos para geradoras de energia e iniciar a implantação de duas usinas solares fotovoltaicas com capacidade de 34 MW, a Epcor está criando projetos de hidrogênio verde no Mercosul, inicialmente no Uruguai e no Paraguai.

“O potencial do RS é enorme. O governo do Estado está desenvolvendo um polo de hidrogênio verde junto ao Super Porto, aproveitando o potencial das energias renováveis. Há um grande interesse no Estado”, diz Mario Morocini de Azambuja Jr, diretor de novos negócios do Grupo Epcor.

Em seu estande na feira Brazil Windpower, em São Paulo, a Portos RS lançou o projeto Portos RS - Port Energy Plataforma. A iniciativa leva em consideração a necessidade de descarbonização dos processos e tem como objetivo atrair investimentos na área de produção de energias renováveis no distrito industrial de Rio Grande.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/11/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PROPOSTA DE AUTORIZAÇÃO ESPECÍFICA DE AFRETAMENTO DURANTE SECA NA AMAZÔNIA DEVERÁ SER APROFUNDADA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 30/11/2022 - 21:08



Arquivo/Divulgação

Antaq apreciou, pelo menos, dois pedidos nos últimos meses, com decisões favoráveis para empresas de cabotagem que enfrentaram dificuldades em rios da região amazônica

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) entendeu que a proposta de criação de uma autorização específica para afretamento durante períodos de seca na região amazônica deve ser aprofundada. A discussão foi trazida durante a última reunião da diretoria colegiada, na semana passada, durante um processo para uma autorização especial para a Log-In. Em outubro, a Aliança Navegação também obteve autorização para pleitear afretamento durante a escassez hídrica na região. A Antaq concedeu às duas empresas prazos determinados, de dois e três meses, respectivamente, mediante as regras de circulação.

O diretor-relator do processo mais recente, Alexandre Ribeiro Pereira Lopes, entendeu que a questão precisa ser aprofundada internamente antes de ser posta em votação. A proposta prevê a criação de uma autorização específica às empresas que possuam transporte regular na região Amazônica, no âmbito do Sama [Sistema de Afretamento da Navegação Marítima e de Apoio], para afretamento por tempo determinado, máximo de 90 dias, específico ao transporte de contêineres, nos casos de seca devidamente justificada entre os meses de outubro e dezembro de cada ano — considerados os períodos mais críticos.

Recentemente, a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) demonstrou preocupação com a dragagem e batimetria em rios navegáveis em determinadas épocas, o que acaba prejudicando o atendimento de algumas regiões. “Hoje, já melhorou porque passamos a fase crítica da seca, mas tivemos que reduzir capacidade de carga dos navios navegando no Rio Amazonas por conta do assoreamento e da falta de uma batimetria atualizada na foz do Rio Madeira”, relatou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Ele contou que, no período mais crítico, as embarcações deixaram de navegar com 11,5 metros de calado e passaram a navegar com 8,5m a 9m. “Isso significa cargas que deixaram de ser embarcadas naquela viagem porque não havia capacidade mais por conta do calado”, disse Resano, no último dia 18 de novembro, durante o seminário ‘Economia Azul: Desenvolvimento, Desafios e Oportunidades’, promovido pelo Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro (CTN-RJ).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2022

PARA ESPECIALISTAS, DESMONTE DA INDÚSTRIA NAVAL INTERROMPEU CICLO DE CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL

Por Bianca Guilherme INDÚSTRIA NAVAL 30/11/2022 - 19:41



Arquivo/Divulgação

Há esperança para 2023, mas estaleiros precisam estar preparados para eventual retomada ou aumento das atividades

Há mais de 10 anos, a indústria naval tem sofrido com uma escassez de projetos na área. Assim como em todos os países do mundo que têm ou tiveram relevância no setor, o setor julga necessário e urgente uma política industrial. Para especialistas ouvidos pela Portos e

Navios, 2023 será o ano em que o tema voltará ao centro novamente, mas será imprescindível que os estaleiros estejam com elevado grau de preparação, capazes de em pouco tempo se remobilizar para atender a grandes projetos e para reciclar os profissionais que foram deixados de lado.

Ricardo Ávila, diretor operacional da Ecovix Construções Oceânicas, acredita que a desmobilização em massa ocorrida entre 2015 e 2016 e a paralisação das grandes obras de construção no Brasil como refinarias, complexos petroquímicos e estaleiros obrigaram os trabalhadores especializados a buscarem alternativas para se sustentarem.

"Muitos desses profissionais viraram pequenos empreendedores, mudaram de ramo e hoje pensam duas vezes antes de voltar ao mercado onde foram formados e que hora se reaquece. A sazonalidade dos projetos é sempre pesada pelo trabalhador na hora de aceitar uma proposta de emprego com prazo definido. Por isso, a necessidade de um planejamento de médio/longo prazo para a indústria da construção voltar a atrair bons profissionais", comentou Ávila.

O diretor da Ecovix, responsável pelo Estaleiro Rio Grande (RS), afirmou que o prejuízo foi enorme para o setor, com milhares de horas de treinamento 'jogadas no lixo' e com a paralisação das obras e construções. "A curva de aprendizado de um estaleiro, dependendo da complexidade do que

produz, pode chegar a cinco anos. Imagine que esse foi, mais ou menos, o quanto durou a vida dos grandes projetos dos estaleiros brasileiros, ou seja, quando estavam chegando num nível interessante de formação e produtividade, foram paralisados", lamentou.

Segundo o professor do Programa de Engenharia Oceânica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Floriano Pires, o processo de aprendizagem não é de curto prazo. Ele requer continuidade tanto nas instituições de ensino e treinamento, como, principalmente, nos estaleiros e nas empresas de engenharia. "Esse processo, apesar dos problemas, estava em andamento. O desmonte da indústria naval interrompeu o ciclo de capacitação. Uma eventual retomada vai exigir um grande esforço para recuperação do que já se tinha alcançado. Se não houver uma reversão da tendência atual, em curto prazo, a perda de capacitação poderá tornar-se irreversível", alertou.

Pires afirmou que a demanda por recursos humanos qualificados na construção naval e no setor de engenharia é muito pequena. As políticas relativas ao setor não viabilizam a recuperação nem da indústria nem da engenharia. "O setor tem grande potencial de contribuição para o desenvolvimento do Brasil. Mas para isso, como em todos os países do mundo que têm ou tiveram relevância na indústria naval, é necessário uma política industrial. Eu diria que existe alguma expectativa de esse tema voltar à pauta do debate nacional em 2023".

De acordo com Sérgio Bacci, vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação -Naval e Offshore (Sinaval), nesse momento ainda não há uma grande demanda de profissionais no setor. "Esperamos que com o novo governo [Luiz Inácio Lula da Silva (PT)] assumindo, tenhamos uma demanda de embarcações sendo construída no Brasil e, com isso, possamos retomar os empregos no Brasil e buscar esses profissionais no mercado", comentou.

Para Ricardo Ávila, da Ecovix, é essencial investir em tecnologia nesse momento. "Os estaleiros nacionais eram bastante tecnológicos, mas já se passaram quase 10 anos desde quando funcionavam a pleno. Será preciso investir novamente em P&D, novas máquinas, novas técnicas e uma reciclagem de toda a cadeia. Estamos em plena era da Internet das Coisas (IoT), da Indústria 4.0 e os estaleiros não ficarão imunes a isso", relembrou.

Assim como Ávila, o diretor comercial do Estaleiro Mauá (RJ), Arialdo Félix, acredita que os estaleiros precisam estar preparados para uma eventual retomada ou aumento das atividades nos próximos anos. "Isso implica em investimentos na aquisição de equipamentos com tecnologias de ponta, que entregam maior produtividade com baixos custos operacionais e de manutenção, sem esquecer na contínua capacitação de seus recursos humanos. O desafio é gigantesco, mas os estaleiros já passaram por isso e obtiveram excelentes resultados".

Bacci, do Sinaval, concorda e afirma que a tecnologia tem avançado muito e o Brasil precisa ir atrás dessa tecnologia para poder se adaptar e ser competitivo nos processos produtivos. Ele enfatizou que é crucial haver demanda e financiamento. "Hoje, temos 42 plantas industriais preparadas para a retomada da indústria naval, os estaleiros estão aí. O que você pode ter é uma tecnologia um pouco defasada, mas que, em curto espaço de tempo, os estaleiros possam se qualificar para atender a demanda que vier. Estamos muito otimistas para que o próximo governo retome as construções e esperamos que, em um breve curto espaço de tempo, tenhamos boas notícias para a indústria naval brasileira", avaliou Bacci.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2022

PORTO DO RIO GRANDE DESEMBARCA 128 TRATORES VINDOS DA CHINA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/11/2022 - 19:22

O Porto do Rio Grande concluiu, na segunda-feira (28), a operação de desembarque de 128 tratores vindos da China. O maquinário chegou ao município gaúcho a bordo do navio "Leopold Staff", embarcação de bandeira maltesa, do tipo Load in Load off (LoLo), que seguiu viagem para o Porto de Santos.

Diferentemente dos desembarques realizados em navios roll-on/roll-off (ro-ro), onde as cargas saem rodando, nesta operação os tratores foram retirados e colocados em terra pelos próprios guindastes da embarcação. A opção pela realização do transporte por esse tipo de navio se deve em razão da escassez de ro-ros para fretes.

Os utilitários foram importados pela AGCO do Brasil e serão comercializados no mercado nacional. As unidades são exatamente iguais às fabricadas no país, porém a decisão pela importação levou em conta a falta de componentes que estão impedindo que novos tratores sejam entregues em tempo hábil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2022

COMPLEXO DO PECÉM TEM NOVA DIRETORIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/11/2022 - 19:18



O Conselho de Administração do Complexo do Pecém elegeu nesta terça-feira (29) sua nova diretoria para tomar posse a partir de 8 de dezembro.

A composição é a seguinte: diretor-presidente – Hugo Figueiredo; diretora vice-presidente financeira – Rebeca Oliveira; diretor vice-presidente operacional – Fábio Grandchamp.

Foram reconduzidos para a diretoria executiva: diretora executiva comercial – Duna Uribe; diretor executivo financeiro – Shoaib Naqshbandi; diretor executivo de operações – Waldir Sampaio; diretor executivo de engenharia – Fábio Abreu.

O Complexo do Pecém (CIPP S/A) é uma joint venture formada pelos acionistas governo do Ceará e Porto de Roterdã.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2022

WÄRTSILÄ EXECUTARÁ REPOTENCIAMENTO DE EMPURRADOR PARA A HIDROVIAS DO BRASIL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 30/11/2022 - 19:09



O grupo Wärtsilä executará projeto de repotenciamento do "Herkules V", um empurrador de propriedade da Hidrovias do Brasil. Com o retrofit, a embarcação alcançará maior eficiência, redução de emissões e menores custos operacionais. O pedido foi recebido pela Wärtsilä no primeiro trimestre deste ano.

O escopo do contrato inclui três motores Wärtsilä 20, três hélices Wärtsilä de passo fixo e três caixas redutoras e controles de propulsão. Estima-se que a conversão resultará em significativa economia anual de combustível, com base em 5.000 horas de operação, bem como economia de custos com peças, serviços e consumo de óleo lubrificante. Economias adicionais de combustível serão derivadas da instalação de novas hélices eficientes de passo fixo.

"A Hidrovias do Brasil tem o compromisso de ser uma empresa que promove eficiência, inovação e sustentabilidade. O projeto de repotenciamento do "Herkules V" reforça esse compromisso, reduzindo o impacto ambiental, aumentando a eficiência e a segurança de nossas operações.



Buscamos sempre parceiros que compartilham nossas ambições por modelos de negócios mais limpos e eficientes, e a Wärtsilä é esse tipo de empresa”, diz Ricardo Brandalise, head de Manutenção Brasil & Paraguai.

“A Wärtsilä assumiu uma posição de liderança ao orientar o transporte marítimo em direção a um futuro descarbonizado e este projeto apoia esse objetivo. Estamos trabalhando com a Hidrovias para melhorar ainda mais sua sustentabilidade. Temos um contrato de manutenção otimizada com a Hidrovias desde 2017 cobrindo 30 motores Wärtsilä e esta entrega atual, bem como outras que serão adicionadas ao acordo”, diz Luis Grotz, gerente de Vendas de Projetos, Américas da Wärtsilä.

A entrega dos equipamentos está prevista ainda para dezembro e a conclusão do projeto para fevereiro de 2023.

A Wärtsilä tem um relacionamento comercial de longa data com a Hidrovias do Brasil, que inclui o fornecimento de motores para duas embarcações atualmente em construção. Quando entregue, o número total de motores Wärtsilä 20 nos empurradores hidroviários da Hidrovias do Brasil chegará a 39.

A embarcação "Herkules V", de 40 metros de comprimento, opera ao longo dos rios Paraguai e Argentina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2022

HORISONT ENERGI E E.ON SE UNEM PARA ARMAZENAR CO2 EM ESCALA INDUSTRIAL NO MAR DO NORTE

Da Redação OFFSHORE 30/11/2022 - 18:42

A empresa norueguesa de energia limpa Horisont Energi e a alemã E.ON assinaram uma carta de intenções para construir em conjunto uma cadeia de valor de carbono europeia. Por este acordo, a E.ON remeterá mais de um milhão de toneladas de CO2 por ano a partir de seus clientes europeus até 2030, começando em 2027 com um aumento gradual. Por seu lado, a Horisont Energi prestará serviços de transporte marítimo de CO2 e armazenamento a longo prazo.

Sujeito à concessão da licença, a Horisont Energi pretende iniciar a operação do projeto de captura e armazenamento de carbono Errai, localizado na Noruega. Para tanto, será necessário desenvolver uma cadeia europeia de valor do carbono com tecnologias para a captura, transporte e armazenamento de CO2 em escala industrial.

As empresas veem este acordo como um marco importante em sua cooperação e para o negócio comercial de transporte e armazenamento de CO2 da Horisont Energi.

A Horisont Energi solicitará a licença para operar o armazenamento de CO2 Errai no Mar do Norte no início de janeiro. Com este acordo, tanto esta empresa como a E.ON posicionam-se como atores-chave e a Errai, como um projeto-chave na descarbonização da indústria e das cidades europeias.

A Horisont Energi planeja armazenar de quatro a oito milhões de toneladas de CO2 anualmente na primeira fase de desenvolvimento do projeto Errai, potencialmente armazenando mais em fases posteriores.

O projeto inclui um terminal onshore para armazenamento intermediário de CO2, com a intenção de armazenar permanentemente o CO2 em um reservatório offshore.

O armazenamento de CO2 está previsto para começar em 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/11/2022

CONTTMAF COBRA INFORMAÇÕES SOBRE VENDA DE NAVIOS DO PROMEF PARA BANDEIRA ESTRANGEIRA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 29/11/2022 - 20:01



Arquivo/Divulgação

Na última sexta-feira (25), confederação encaminhou ofício ao CDFMM pedindo esclarecimentos sobre intenção de venda ou transferência de ativos para empresas no exterior antes do fim deste ano

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (Conttmf) afirma que a diretoria da Transpetro discutirá, esta semana, a venda dos navios mercantes construídos pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef). A confederação encaminhou, na última sexta-feira (25), um ofício solicitando ao Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) que requirite esclarecimentos urgentes sobre tais operações, que estariam na pauta da reunião prevista para a próxima quinta-feira (1º). A entidade alega que a Petrobras e a Transpetro pretendem vender ou transferir para empresas no exterior, antes do fim do ano, navios construídos sob o programa, com utilização de recursos do FMM.

Os marítimos argumentam, com base na Lei 10.893/2004, que a alienação desses navios precisa de consulta ao CDFMM. O artigo 28 da lei, que trata do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e do Fundo da Marinha Mercante (FMM), prevê que “a alienação da embarcação que, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, tenha sido objeto de financiamento com recursos do FMM dependerá de prévia autorização do Ministério dos Transportes [atual Infraestrutura], consultado o CDFMM, quando o risco da operação for do fundo”.

No documento, o diretor-presidente da Conttmf, Carlos Müller, pede a suspensão de qualquer possível venda ou transferência. “Os navios do Promef foram construídos dentro de um programa governamental de incentivo a ampliação da frota e que o Brasil se encontra em período de transição governamental, a menos de 30 dias úteis da sucessão, tendo o novo governo registrado seus planos de voltar a incentivar a bandeira brasileira e a construção naval com importante participação da Petrobras nessas atividades”, justificou.

Procurada pela Portos e Navios, a Transpetro não respondeu aos questionamentos até o fechamento desta reportagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2022

PPSA PROJETA NECESSIDADE DE 21 FPSOS PARA PRÓXIMOS 10 ANOS

Por Bianca Guilherme OFFSHORE 29/11/2022 - 19:03



Arquivo/Divulgação

Fórum projetou produção média diárias de barris de petróleo e arrecadações para os próximos anos

Segundo uma análise da Pré-Sal Petróleo (PPSA), a demanda de FPSOs para os próximos 10 anos será de, pelo menos, 21 unidades, sendo 2027 com o maior número: 5 unidades. As informações foram apresentadas pelo diretor-presidente Eduardo Gerk nesta terça-feira (29), no 5º Fórum Técnico Pré-Sal Petróleo. Na ocasião, foram discutidas as projeções sobre a produção

média diária dos contratos e da arrecadação para os cofres públicos e investimentos de 2023 até 2033.

O estudo nomeado “Estimativa de Resultados nos Contratos de Partilha de Produção”, analisou 19 contratos, dos quais seis estão em produção atualmente. De acordo com comparativo médio nacional, os números projetados pela PPSA para produção futura podem chegar ao pico de 5,4 milhões por dia em 2029, sendo 4,3 vindos do pré-sal.

Além disso, em 2030 o regime de partilha de produção representa mais da metade da produção nacional de petróleo e dois terços do total produzido do pré-sal. "Desse petróleo produzido, a União terá um patamar próximo de 1 milhão de barris em 2031 e 71% da produção vão vir de projetos com declaração de comercialidade", destacou Gerk.

O relatório estima que a produção total da partilha deve atingir 2,949 milhões de barris de petróleo por dia em 2030. Já a parcela do óleo da União pode chegar a 920 mil barris por dia em 2031. A produção acumulada terá um total de 7,7 bilhões de barris de petróleo e dessa produção acumulada, 1,9 bilhões de barris serão da união.

Com isso, será arrecadado um total de US\$ 344 milhões para os cofres públicos, sendo a maior contribuidora a comercialização do óleo, com US\$ 157 bilhões, seguido por royalties acumulados, até 2032, com a ordem de 100 bilhões de dólares e com tributos de contribuição social das empresas, será arrecadado a cifra de US\$ 87 bilhões até 2032 das empresas investidores.

O FPSO – Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência (em inglês, Floating, Production, Storage and Offloading) aparece em destaque e vem sendo utilizado no desenvolvimento dos campos offshore no Brasil, principalmente em águas profundas e ultra profundas.

A PPSA estima a necessidade de contratação de 21 plataformas de produção de capacidade de até 225 mil barris por dia. Sendo os investimentos distribuídos em 4 anos, 3 anos anteriores do primeiro óleo e no ano do primeiro, ou seja, 25% dos investimentos para cada ano desse.

Outro ponto destacado no estudo está relacionado aos poços, em que estima-se que um poço produtor será necessário para cada 24 mil barris de capacidade do FPSO. E para cada produtor haverá um injetor e para cada projeto será um poço exploratório.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2022

SANTOS BRASIL DÁ INÍCIO ÀS OPERAÇÕES DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO PORTO DO ITAQUI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/11/2022 - 18:09



Primeira operação de recebimento de diesel e gasolina por navio de cabotagem foi um sucesso

A Santos Brasil deu início na última sexta-feira (25) às suas operações de granéis líquidos no Porto do Itaqui (MA), inaugurando uma nova era para a companhia, que completa neste mês 25 anos. A primeira operação de recebimento de diesel e gasolina por navio de cabotagem aconteceu no TGL 3, primeiro dos três terminais arrematados pela empresa em 2021 a obter autorização da ANP para operar, e foi considerada um sucesso.

O TGL 3 tem capacidade nominal de 20 mil m³, distribuída em sete tanques para armazenamento de diesel, gasolina, etanol anidro e biodiesel, e possui conexões com os modais marítimo,



rodoviário, ferroviário e dutoviário. É um dos dois brownfields (que já estavam em operação) arrematados no leilão da B3. O outro é o TGL 1, que também deve entrar em operação ainda neste ano. O terceiro terminal (TGL 2, um greenfield) tem início de operação previsto até 2026.

De acordo com Carlos Quintero, diretor de Granéis Líquidos da Santos Brasil, esta primeira descarga é um marco para a companhia, que inicia agora de fato sua atuação no setor de granéis líquidos. “O Porto do Itaquí é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste e tem enorme potencial ligado ao agronegócio. Esperamos capturar o crescimento da demanda dos clientes do porto e aumentar a ocupação dos nossos terminais progressivamente”, diz.

Segundo Quintero, as obras para ampliação do TGL3 e TGL1 terão início assim que a ANP emitir a autorização de construção — o que a empresa acredita que aconteça ainda neste ano — e envolvem a implantação de novos tanques, modernização dos sistemas de carregamento, aumento e atualização da automação, novo acesso rodoviário e ampliação das posições de carregamento ferroviário. Já o projeto do greenfield inclui a construção de 85 mil m³ de capacidade nominal e de toda a infraestrutura do terminal. Os investimentos nas três unidades devem superar os R\$ 600 milhões e vão ampliar a capacidade nominal atual de 54 mil m³ para 201 mil m³. O prazo de cada arrendamento dos terminais de Itaquí é de 20 anos, com possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/11/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 30/11/2022