

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 159/2022
Data: 07/12/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TARCÍSIO DIZ ESPERAR 'SENSIBILIDADE' DO GOVERNO FEDERAL SOBRE PORTO DE SANTOS.....	4
AUDITORES DA RECEITA FEDERAL SUSPENDEM OPERAÇÃO PADRÃO NO PORTO DE SANTOS.....	4
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	5
ESTUDO APRESENTA RISCOS CLIMÁTICOS E MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO PARA OS PORTOS DE ARATU, RIO GRANDE E SANTOS.....	5
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAMENTAÇÃO DE INSPEÇÃO ACREDITADA VAI ATÉ 11 DE DEZEMBRO.....	7
REVITALIZAÇÃO DE TRECHO DA BR-232 FACILITARÁ TRANSPORTE DE CARGAS NO INTERIOR DE PERNAMBUCO.....	8
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
MINISTÉRIO DA ECONOMIA COMEÇA A UTILIZAR CATÁLOGO ELETRÔNICO DE PADRONIZAÇÃO.....	9
TESOURO DIRETO LANÇA CADASTRO SIMPLIFICADO E INVESTIMENTO VIA PIX.....	10
METODOLOGIA PROMOVE MELHOR DIMENSIONAMENTO DA FORÇA DE TRABALHO.....	11
MINISTÉRIO DA ECONOMIA INAUGURA CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL EM RONDÔNIA, PORTO VELHO.....	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	12
EDITORIAL – MUDANÇAS CLIMÁTICAS EM PAUTA.....	12
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR.....	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Benesse 1</i>	13
<i>Benesse 2</i>	13
<i>Ferrovia 1</i>	13
<i>Ferrovia 2</i>	13
NACIONAL - SINDICATO DAS INDÚSTRIAS NAVAIS E PARLAMENTARES DO RS PEDEM REVOGAÇÃO DO BR DO MAR.....	14
NACIONAL - ANTAQ REFORÇA NECESSIDADE DE AUMENTO DE SERVIDORES AO GT DE INFRAESTRUTURA.....	15
NACIONAL - IDA DE 2023 CONTABILIZARÁ ESTUDOS DE IMPACTOS CLIMÁTICOS NOS PORTOS.....	16
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI SUPERA MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE 2021.....	18
REGIÃO NORDESTE - ATUALIZAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE SUAPE 2030 ENTRA NA FASE FINAL.....	18
REGIÃO SUL - MSC ARMONIA ABRE TEMPORADA DE CRUZEIROS EM ITAJAÍ (SC) NO SÁBADO.....	20
REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE (RS): DRAGAGEM DO CANAL DE ACESSO TEM CONCLUSÃO PREVISTA PARA JANEIRO.....	21
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	22
PLANO DIRETOR DE SUAPE 2030 ENTRA NA FASE FINAL DE REVISÃO E ATUALIZAÇÃO.....	22
MARINHA E EMBRAER ASSINAM ACORDO DE COOPERAÇÃO NA ÁREA DE TECNOLOGIA.....	23
CNA PROJETA ALTA DE ATÉ 2,5% DO PIB AGRO DO BRASIL EM 2023 APÓS QUEDA EM 2022.....	24
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS CRESCEM 30% EM NOVEMBRO DE 2022.....	24
IMPORTAÇÕES DE SOJA PELA UNIÃO EUROPEIA ACUMULAM 4,72 MI T EM 2022/23.....	25
VALÊNCIA AVANÇA COM O TERMINAL DE CONTENTORES.....	26
PORTO DE TIANJIN TORNA-SE INTELIGENTE E SEM CARBONO.....	26
CMA CGM COMPRARÁ TERMINAIS DE NOVA YORK E NOVA JERSEY.....	27
JORNAL O GLOBO – RJ.....	28
CÂMARA APROVA PROJETO QUE AMPLIA PRAZO PARA SUBSÍDIO À ENERGIA SOLAR E INCLUI PEQUENAS CENTRAIS HIDRELÉTRICAS.....	28
GOVERNO LIBERA R\$ 3,3 BILHÕES PARA SETE MINISTÉRIOS E UMA AGÊNCIA.....	30
'PEC DA TRANSIÇÃO' AMPLIA PODER AO CONGRESSO SOBRE DESTINO DE ESPAÇO FISCAL.....	31
'NÃO PODEMOS CARIMBAR A ILEGALIDADE COMO ALGO TOTAL NA AMAZÔNIA' DIZ PRESIDENTE DA CNA SOBRE MEDIDA DA UNIÃO EUROPEIA.....	32
PETROBRAS REDUZ PREÇOS DE VENDA DE GLP PARA AS DISTRIBUIDORAS EM 9,7%.....	33
TARCÍSIO PROMETE PUBLICAÇÃO DE EDITAL DE TREM SP-CAMPINAS PARA 1º SEMESTRE DE 2023.....	34
VAZAMENTO DE GÁS NA USIMINAS DEIXA 15 TRABALHADORES HOSPITALIZADOS.....	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	36
MERCADO ESPERA MANUTENÇÃO DA SELIC, MAS CRESCEM AS INCERTEZAS SOBRE INÍCIO DO CICLO DE QUEDA DA TAXA BNDDES E APEX SERÃO INTEGRADOS A NOVO MINISTÉRIO DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR.....	37



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 159/2022
Página 3 de 50
Data: 07/12/2022
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

PEC DA TRANSIÇÃO: EQUIPE DE LULA QUER BARRAR EMENDA QUE REDUZ GASTOS EXTRAS PARA R\$ 100 BI	39
MINISTÉRIO DA ECONOMIA REMANEJA R\$ 3,3 BI NO ORÇAMENTO PARA EVITAR PARALISAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS	39
EMPRESAS DE ENERGIA SOLAR SE PREPARAM PARA EXPANSÃO MESMO COM FIM DE INCENTIVO REGULATÓRIO	40
VALOR ECONÔMICO (SP).....	42
RECEITA DA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA CRESCER 74% EM NOVEMBRO	42
CORREÇÃO: BNDES TEM MAIS DE R\$ 100 BILHÕES EM FINANCIAMENTO AO SANEAMENTO, DIZ MONTEZANO	42
BNDES TEM MAIS DE R\$ 100 BILHÕES EM FINANCIAMENTO AO SANEAMENTO, DIZ MONTEZANO.....	43
VALE AVANÇA NA CISAÇÃO DOS METAIS E PODE ATRAIR SÓCIO PARA O NEGÓCIO	44
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	46
CCR BARCAS E GOVERNO DO RJ ENTRAM EM ACORDO E ESTENDEM CONTRATO POR MAIS UM ANO.....	46
GODOFREDO MENDES VIANNA FOI ELEITO 'ADVOGADO DO ANO' NA CATEGORIA TRANSPORTE MARÍTIMO PELO 'WWL AWARDS 2022'	47
ESTUDO RECOMENDA ATENÇÃO A RISCOS MÉDIOS DE EFEITOS CLIMÁTICOS NOS PORTOS	47
SETOR PORTUÁRIO TOTALIZA R\$ 1,5 BILHÃO EM EMISSÕES DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS EM 2022	49
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	50
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	50



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TARCÍSIO DIZ ESPERAR 'SENSIBILIDADE' DO GOVERNO FEDERAL SOBRE PORTO DE SANTOS

O governador eleito disse ainda que o Estado tem que ter capacidade de investimento
A Tribuna



Segundo ele, o Foto: Matheus Tagé/AT

O governador eleito do Estado de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou nesta quarta-feira, 7, esperar "sensibilidade" do governo federal para avançar no projeto de privatização do Porto de Santos.

"Não tem porque adiar processo que está tão adiantado e vai ser transformado", disse Tarcísio, durante um painel no III Fórum sobre Infraestrutura, ao defender que a proposta é um "ganha ganha" tanto para o governo

federal quanto estadual.

Tarcísio disse ainda que o Estado tem que ter capacidade de investimento, mas é necessário discutir a desvinculação de receitas para destravar projetos públicos em infraestrutura.

Segundo ele, o "excesso de vinculação" de receita tira opção do gestor em destinar recursos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/12/2022

AUDITORES DA RECEITA FEDERAL SUSPENDEM OPERAÇÃO PADRÃO NO PORTO DE SANTOS

Ideia é aguardar definições do novo governo para o setor

Por: Fernanda Balbino



Ações ficarão suspensas por 90 dias Foto: Carlos Nogueira/AT

Após quase um ano de Operação Padrão, os auditores fiscais da Receita Federal decidiram dar uma trégua no movimento. A ideia da categoria é aguardar as definições do novo governo eleito e, por isso, as ações ficarão suspensas por 90 dias.

A decisão foi tomada no último dia 30, após assembleia nacional dos auditores da Receita. Em paralelo, a questão foi levada à equipe nomeada por

Luiz Inácio Lula da Silva, que fará a transição de governo. Entre os pleitos da categoria estão a realização de concurso público para a Receita Federal, o retorno do orçamento do órgão e previsão de recursos na Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2023, para regulamentação da Lei Federal 13.464/17, que prevê o pagamento de uma gratificação de produtividade para os profissionais.

As informações são do presidente do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco) em Santos, Elias Carneiro Junior. Mas, segundo ele, ainda há cargas

represadas no Porto de Santos, tendo em vista que o movimento foi iniciado em 21 de dezembro do ano passado.

“A liberação de cargas ainda não está tranquila, mas está indo para a normalidade. Também há acúmulo estocado, tinha muita coisa parada”, destaca Carneiro.

O sindicalista aponta, ainda, que representantes da categoria já foram recebidos pela equipe de transição de governo. “Nós suspendemos a Operação Padrão e vamos manter só atos públicos isolados”.

Melhor

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, a situação está bem melhor do que no final do ano passado. “Na importação, a situação foi mais drástica. Tínhamos casos de até 30 dias (para liberação de cargas) no caso do granel. Houve até protestos por parte do pessoal ligado ao trigo e fertilizantes”.

Já na exportação, o problema gerou atrasos na liberação de contêineres e falta de equipamentos. “Agora, a exportação está normal, só há problemas nos casos em que não foi providenciado despacho a tempo. Mas na importação, quando a carga cai no canal vermelho, leva de três a cinco dias para o desembarço”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 07/12/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ESTUDO APRESENTA RISCOS CLIMÁTICOS E MEDIDAS DE ADAPTAÇÃO PARA OS PORTOS DE ARATU, RIO GRANDE E SANTOS

Estudo detalha as ameaças de maior probabilidade de ocorrência entre 2021 e 2060. Levantamento priorizou a avaliação de ventos, chuvas e inundações.



Porto Santos - STS11.jpg

Brasília, 6/12/2022 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) divulgou, nesta terça-feira (6), os estudos de caso desenvolvidos na segunda fase do trabalho pioneiro sobre os “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos”. O novo levantamento apresentou os riscos climáticos e as medidas de adaptação para os portos de Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS). O trabalho é uma parceria entre a ANTAQ e a Cooperação Alemã para o Desenvolvimento Sustentável por meio da Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

Acesse os relatórios (<https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/estudo-em-destaque>) e a **apresentação** (<https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2022/estudo-apresenta-riscos-climaticos-e-medidas-de-adaptacao-para-os-portos-de-aratu-rio-grande-e-santos/apresentacao-estudo-clima.pdf>).

Os resultados de risco climático obtidos pelo levantamento apresentaram um intervalo compreendido de 2021 a 2040 e 2041 a 2060, com o propósito de mostrar a progressão das informações do tempo atual até 2060. O estudo detalhou as ameaças climáticas de maior probabilidade de ocorrência em cada um dos portos, além de relacionar os principais riscos

estruturais e operacionais aos quais os terminais estão sujeitos, e as medidas de adaptação a serem empregadas.

De acordo com o estudo, o Porto do Rio Grande apresentou os maiores riscos. A interação das infraestruturas portuárias com o aumento da frequência e da intensidade dos ventos no sentido Sul-Sudoeste podem resultar em maior demanda por manutenção, aumento de custos operacionais e capacidade operacional reduzida. As chuvas fortes e as persistentes também apresentaram ameaças às operações portuárias.

A ameaça “Vento Quadrante Sul-Sudoeste” teve risco classificado como ‘alto’ em algumas interações, principalmente devido à alta probabilidade classificada como ‘muito frequentemente’ nos períodos presente e futuro. As cargas sob maior risco são Granéis Líquidos, Granéis Sólidos e Celulose. A severidade ‘grave’ na operação desses tipos de carga se relacionam com a inibição parcial do processamento de navios que ficam atracados no berço. No caso da Celulose, a mercadoria também está relacionada com a interrupção da atividade.

Em relação ao Porto de Santos, o levantamento mostrou que a ameaça climática de maior probabilidade de ocorrência são as chuvas fortes, sendo classificada como risco ‘médio’. A probabilidade de ocorrência da ameaça se manteve frequente no período presente e futuro e a maior severidade observada foi classificada como ‘moderada’ para a estrutura e a operação do Canal Externo, Canal Interno e Bacia de Evolução. Elas podem causar impactos sobre o acesso viário ao terminal, equipamentos de içamento, entre outros.

Nesse caso, entende-se que a necessidade é monitorar as condições climáticas para permitir a operação e manter a integridade física dos equipamentos portuários fixos, móveis ou de transferência de carga; restrição parcial do canal de navegação; ou reparos de equipamentos e edificações/estruturas.

No Porto de Aratu, o estudo indicou que chuvas persistentes serão “muito frequentes” na região, tornando-se a maior causa de preocupação, principalmente para a operação de produtos sólidos, que não podem ser operados em condições de maior umidade. A chuva forte e inundações devido ao aumento do nível do mar também apresentaram risco ‘médio’.

No caso da ameaça Chuva Persistente, o maior risco foi nas infraestruturas de armazenamento e transportador contínuo. A operação dos Granéis Sólidos com chuva forte apresentou risco ‘médio’ para berços, infraestrutura de armazenamento, equipamentos de içamento e transportador contínuo. Essa severidade está relacionada ao cancelamento do embarque e desembarque dessas cargas no período de 24 a 48 horas, além da dispensa da mão-de-obra portuária, por exemplo.

Segundo o documento, os portos analisados já possuem históricos recorrentes de paralisações devido a essas intempéries e nenhum deles está totalmente preparado para o aumento de eventos climáticos extremos.

Medidas de adaptação

O levantamento apresentou as medidas consideradas mais urgentes, as quais foram categorizadas como medidas de gestão, manutenção ou planejamento para cada ameaça e o impacto na infraestrutura.

De maneira geral, as possíveis medidas para redução dos riscos são: a criação de bases de dados sistematizados sobre paradas operacionais e danos causados por eventos climáticos; a melhoria nos processos de manutenção; os investimentos em sistemas redimensionados para novos padrões climáticos; o estabelecimento de práticas de monitoramento; a alteração nas condições operacionais; e a criação de grupos de trabalho para planejar e implementar as medidas.

No Porto de Rio Grande, por exemplo, uma medida de adaptação sugerida para o caso de inundações seria a reforma e estruturas vulneráveis às mudanças climáticas – no caso de



edificações e infraestrutura de armazenagem – e a recolocação de pedras e a modernização do sistema VTMS, considerando o acesso viário (molhes).

A manutenção de via, substituição de passarelas para passagem de nível e limpeza de vias são medidas de propostas para o acesso viário do Porto de Santos, em caso de chuva forte. Outra medida para essa ameaça seria o aumento da frequência e volume da dragagem nos canais interno, externo e na bacia de evolução, além do reforço das estruturas (berços, edificações e armazenamento).

No caso do Porto de Aratu, para remediar as inundações, seria necessária a reforma de estruturas vulneráveis às mudanças do clima – edificações e armazenamento – e a recolocação de pedras e modernização do sistema VTMS no caso de acesso viário (molhes).

Fases do estudo

A primeira fase do estudo, apresentada em novembro de 2021, mostrou as principais ameaças climáticas de 21 portos públicos brasileiros – vendavais, tempestades e aumento no nível do mar. A análise de risco climático contemplou 21 portos costeiros públicos do país. São eles: Angra dos Reis (RJ), Aratu-Candeias (BA), Cabedelo (PB), Fortaleza (CE), Ilhéus (BA), Imbituba (SC), Itaguaí (RJ), Itajaí (SC), Itaqui (MA), Natal (RN), Niterói (RJ), Paranaguá (PR), Recife (PE), Rio Grande (RS), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Santos (SP), São Francisco do Sul (RS), São Sebastião (SP), Suape (PE) e Vitória (ES).

O documento enumerava 55 ações para os portos, sendo 21 estruturais e 34 não estruturais, tais como a diversificação das ligações terrestres para o porto/terminal; construção de infraestruturas de abrigo; ampliação do processo de dragagem; e melhoria da qualidade dos acessos ao porto/terminal.

Para a segunda fase, foram selecionados os três portos listados, considerando-se o risco climático ao qual estavam submetidos, além da sua importância econômica e representatividade regional. O estudo foi realizado pela I Care, com a participação da Marinha do Brasil, das autoridades portuárias – Codeba, Portos RS e Santos Port Authority – e operadores dos portos.

Capacitação dos portos brasileiros

A ANTAQ e a GIZ promoverão um treinamento sobre “Riscos Climáticos e Adaptação para Infraestrutura Portuária” entre os dias 7 e 9 de dezembro. A capacitação tem o objetivo de incentivar os portos públicos a priorizarem um planejamento estratégico de gestão visando a resiliência climática, ou seja, iniciativas e estratégias de adaptação do ambiente às mudanças do clima. O curso é direcionado aos técnicos e gestores do setor portuário.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 07/12/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAMENTAÇÃO DE INSPEÇÃO ACREDITADA VAI ATÉ 11 DE DEZEMBRO

Certificação poderá ser exigida como condição de aceitação em estudos, anteprojetos, projetos básicos e executivos de infraestrutura de transportes



Importante instrumento para assegurar a conformidade de estudos e projetos técnicos vinculados ao setor de infraestrutura de transportes, a portaria que regulamenta a inspeção acreditada está em consulta pública até 11 de dezembro (<https://www.gov.br/participamaisbrasil/minuta-portaria-regulamentacao-inspecao-acreditada>). O intuito do Ministério da Infraestrutura com a medida é aprimorar as diretrizes para disciplinar a solicitação, a exigência, a apresentação e a apreciação desse tipo de certificação para projetos de engenharia e execução de obras de empreendimentos de infraestrutura de transporte.

A medida é importante porque esse tipo de certificação já vem sendo cobrada em alguns contratos no âmbito do MInfra e de suas entidades vinculadas. De acordo com a minuta da portaria, a inspeção acreditada poderá ser exigida como condição de aceitação em estudos, anteprojetos, projetos básicos, projetos executivos, orçamentos, cronogramas, obras e, também, conclusão de fases, etapas, ou de objetos de contratos.

Cronogramas

Realizada por Organismo de Inspeção Acreditado pela Coordenação Geral de Acreditação do Inmetro para verificação da sua conformidade com condições previamente estabelecidas, a inspeção acreditada também tem como objetivo melhorar o grau de previsibilidade dos cronogramas e do orçamento para a implantação dos empreendimentos e mitigar riscos associados.

Ela é aplicável em qualquer modelagem de contratação de obras, serviços de engenharia e empreendimentos de infraestrutura de transporte previstos na Lei nº 8.666, de 21/06/1993, na Lei nº 8.987, de 13/02/1995, na Lei nº 11.079, de 30/12/2004, na Lei nº 12.462, de 04/08/2011, na Lei nº 13.303, de 30/06/16, na Lei nº 14.273, de 23/12/21 e na Lei nº 14.133, de 01/04/2021.

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

Data: 07/12/2022

REVITALIZAÇÃO DE TRECHO DA BR-232 FACILITARÁ TRANSPORTE DE CARGAS NO INTERIOR DE PERNAMBUCO

Serviços de microrrevestimento e sinalização foram realizados em 27 quilômetros da rodovia, entre Mirandiba e Verdejante

Usuários que trafegam pela BR-232/PE, que corta de Pernambuco de leste a oeste, terão o tráfego facilitado com a conclusão das obras de revitalização de 27 quilômetros da rodovia, entre os municípios de Mirandiba e Verdejante. As equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) realizaram serviços de microrrevestimento asfáltico e a implantação da sinalização no trecho do km 468,4 ao km 495,4.

Considerada uma das rodovias federais mais importantes do estado, a BR-232/PE interliga a capital Recife ao agreste e ao sertão, seguindo até o encontro com a BR-316/PE, no município de Parnamirim. A revitalização do pavimento proporcionará melhorias na acessibilidade e melhores condições de trafegabilidade, além de impulsionar a economia local, por facilitar o transporte de cargas no interior na região. No trecho, ainda estão sendo realizados serviços complementares.

Relevância

Com 552 quilômetros de extensão, a BR-232/PE serve de rota para transporte de cargas entre Recife (PE) e os estados do Piauí, Maranhão, Tocantins e oeste da Bahia. A rodovia desempenha importante papel no escoamento da produção e no abastecimento do estado e também como destino turístico, rumo às cidades como Gravatá, Caruaru, Pesqueira, Arcoverde e Salgueiro.

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

Data: 07/12/2022



Governo Federal

Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

MINISTÉRIO DA ECONOMIA COMEÇA A UTILIZAR CATÁLOGO ELETRÔNICO DE PADRONIZAÇÃO

Prevista pela Nova Lei de Licitações, solução eletrônica uniformiza compras, serviços e obras da Administração Pública federal

Na próxima segunda-feira (12/12), o Ministério da Economia começa a utilizar o Catálogo Eletrônico de Padronização para realização de compras, serviços e obras da Administração Pública federal. O primeiro produto apresentado no catálogo para proposta de padronização de compra será água mineral natural, em audiência pública transmitida, a partir das 14h30, no canal do YouTube do ME.

O catálogo é uma solução de gerenciamento centralizado para uniformizar os itens contratados pela Administração Pública. A novidade atende às determinações da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, conhecida como Nova Lei de Licitações, que prevê a padronização das compras no âmbito da Administração Pública federal direta, autárquica e fundacional. O objetivo é trazer mais eficiência e economia em licitações públicas. A solução eletrônica contempla não só a especificação do item a ser contratado, mas também todos os documentos que compõem a fase preparatória da licitação.

A institucionalização do catálogo ficou a cargo da Secretaria de Gestão da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia (SEDGG/ME), conforme portaria SEGES/ME nº 938, de 2 de fevereiro de 2022

Na audiência pública da próxima segunda-feira (12/12), a água mineral natural será apresentada como o primeiro produto para proposta de padronização. Na ocasião, serão apresentadas as especificações técnicas, estéticas e de desempenho do item, além da análise das contratações anteriores, dos custos e das condições de garantia.

"O Catálogo é uma inovação que traz ganhos econômicos e de qualidade com potencial centralização de contratações de itens padronizados, além da mitigação de riscos, como restrição ou frustração do caráter competitivo da contratação", explica o secretário de Gestão do Ministério da Economia, Renato Fenili. A utilização do catálogo é obrigatória para órgãos e entidades da Administração Pública federal, direta, autárquica e fundacional e da Administração Pública estadual, distrital ou municipal, direta ou indireta, quando executarem recursos da União decorrentes de transferências voluntárias.

De acordo com o secretário Renato Fenili, a padronização de procedimentos e artefatos, que compõem a fase preparatória da licitação, torna o processo mais célere e eficiente. "A padronização confere maior economicidade nos gastos públicos e racionalização de recursos em contratações cujas necessidades podem ser atendidas por bens, serviços e obras padronizados", destaca.

Além da especificação técnica padronizada de bens e serviços, o catálogo eletrônico traz como vantagem as minutas dos artefatos da fase preparatória (projeto básico, termo de referência, edital); a consulta de preços, banco de preços em saúde e base nacional de notas fiscais eletrônicas; além da minuta de contrato e ata de registro de preços. Para a escolha dos materiais do catálogo, a base é a consulta ao Painel de Preços do Governo Federal, que indica a quantidade de processos de compras realizados e a listagem dos materiais mais comprados em 2021 e 2022.

A consulta pública ficará disponível na Plataforma Participa +Brasil, na próxima sexta-feira (9), a partir das 9h, com as minutas de Termo de Referência; Aviso de Contratação Direta; e Termo de



Contrato, em atenção ao disposto no art. 5º da Portaria Seges/ME nº 938, de 2 de fevereiro de 2022.

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

Data: 07/12/2022

TESOURO DIRETO LANÇA CADASTRO SIMPLIFICADO E INVESTIMENTO VIA PIX

Novas funcionalidades facilitam a entrada de novos investidores no Programa

O programa Tesouro Direto lança nesta quarta-feira (07) o Cad&Pag, a fusão do cadastro simplificado e um novo método de pagamentos, via Pix. As novas funcionalidades tornam possível a realização de investimentos em menos de cinco minutos, sem a necessidade de ir a uma instituição financeira ou outras burocracias, e ainda realizar o aporte por meio de um Pix. Tudo isso sem sair do site do Tesouro Direto.

O novo cadastro simplificado é uma funcionalidade que facilita o registro de novos investidores no programa, permitindo o primeiro investimento de forma fácil e rápida.

Ele integra os sistemas do Tesouro Direto, do Gov.br e das instituições financeiras em um processo unificado, simplificando desde o cadastro das informações pessoais, até a criação da conta com o banco ou corretora - tudo para o interessado fazer seu investimento.

O processo utiliza o portal autenticador central de acesso aos serviços do governo, o Gov.br. Os níveis de autenticação dão segurança para sua identidade, ou seja, garantem que quem está acessando um serviço digital é você mesmo. Para poder acessar o Tesouro Direto o investidor terá que ter pelo menos o padrão Prata de confiabilidade. Caso não possua, será encaminhado para o Gov.br para enriquecer sua conta.

Já o método de pagamento utilizado é o PagTesouro, da Secretaria do Tesouro Nacional, sistema que permite os pagamentos pelo PIX. Todos os investidores que se cadastrarem pelo cadastro simplificado terão acesso a essa ferramenta.

Acesse para mais informações (<https://portalinvestidor.tesourodireto.com.br/cadastro>).

O programa Tesouro Direto

O Tesouro Direto é um Programa do Tesouro Nacional desenvolvido para proporcionar a venda de títulos públicos federais para pessoas físicas. Lançado em 2002, o Programa surgiu com o objetivo de democratizar o acesso aos títulos públicos, fomentar a formação de poupança e ser instrumento de educação financeira.

Atualmente, o programa conta com mais de dois milhões de investidores ativos e no mês de outubro de 2022, alcançou pela primeira vez o patamar de R\$ 100 bilhões de estoque. A emissão de títulos é 100% garantida pelo Tesouro Nacional. As negociações são realizadas pela internet e o valor mínimo de investimento é de aproximadamente R\$30,00.

O produto oferece títulos com diferentes tipos de rentabilidade (prefixada, ligada à variação da inflação ou à variação da taxa de juros básica da economia - Selic), diferentes prazos de vencimento e diferentes fluxos de remuneração. Além disso, oferece liquidez diária e liquidação de resgate no mesmo dia, sendo a aplicação de menor risco de crédito do mercado.

Acesse o material de divulgação do Cad Pag (https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/dezembro/arquivo/v3_Cad_PagCadastroePagamentoLaminaV3.pdf)

Material para jornalistas (<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/dezembro/arquivo/CadPagMaterialparajornalistas.pptx.pdf>).

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

Data: 07/12/2022



METODOLOGIA PROMOVE MELHOR DIMENSIONAMENTO DA FORÇA DE TRABALHO

Ferramenta, desenvolvida pelo Ministério da Economia em parceria com a UnB, visa apoiar a gestão de pessoas e fornecer informação qualificada para a alocação de pessoal

O Dimensionamento da Força de Trabalho (DFT) foi um dos temas mais debatidos na 2ª Reunião Técnica sobre Assuntos Remuneratórios e de Pessoal Militar e Civil, promovida pelo Ministério da Defesa (MD). O encontro foi realizado em 30 de novembro na Escola de Comando e Estado Maior do Exército (ECEME), no Rio de Janeiro, com o propósito de discutir temáticas relacionadas à gestão de pessoas junto a representantes dos órgãos seccionais daquele ministério.

Representantes do Ministério da Economia (ME) apresentaram a metodologia referencial de DFT e o Sistema de Dimensionamento de Pessoas (Sisdip), desenvolvidos pelo ME em parceria com a Universidade de Brasília (UnB), para gestão, registro, armazenamento e execução dos cálculos do dimensionamento. Debates interativos e oficinas foram realizados com a intenção de ilustrar os benefícios do dimensionamento como instrumento de planejamento da força de trabalho.

O DFT é uma ferramenta que processa dados qualitativos e quantitativos sobre as entregas realizadas por uma equipe, as características de pessoal que compõem a unidade e o contexto do trabalho. Sua utilidade mais conhecida é a de estimar a quantidade ideal de pessoas para realizar entregas, com foco no resultado, considerando o contexto organizacional e as características da força de trabalho.

O Dimensionamento visa apoiar a gestão de pessoas, subsidiar o planejamento de políticas públicas, colaborar para o desenvolvimento do Programa de Gestão e Desempenho e fornecer informação qualificada para a tomada de decisão relativa à alocação de pessoal. Além disso, busca o aprimoramento dos pedidos de concursos públicos, contratações temporárias e movimentação de pessoal, do diagnóstico organizacional e melhoria de processos, bem como a melhoria dos serviços prestados à sociedade.

Instituição modelo

Representantes do Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI), uma das primeiras entidades públicas a participar do projeto-piloto de DFT, relataram a experiência prática na adoção do DFT, destacando os principais ganhos, os desafios enfrentados e as perspectivas para a continuidade da implementação do DFT em toda a autarquia.

O INPI já realizou o dimensionamento em quase 150 unidades organizacionais, e é um dos mais avançados na disseminação e implementação do dimensionamento na administração pública federal. É considerado instituição modelo.

Para os representantes do Ministério da Defesa, o encontro agregou conhecimentos em relação à ferramenta do DFT e proporcionou a oportunidade de visualizar os benefícios que podem ser alcançados mediante a adesão da metodologia e do Sisdip. “As apresentações do ME e INPI tiveram abordagem interativa, o que permitiu a troca de informações e de experiências”, destacou a representante do Ministério da Defesa, Patrícia Siqueira de Medeiros.

Mais informações sobre o DFT

<https://www.gov.br/servidor/pt-br/aceso-a-informacao/gestao-de-pessoas/dimensionamento-da-forca-de-trabalho>

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 07/12/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA INAUGURA CENTRAL DE ATENDIMENTO DE PESSOAL EM RONDÔNIA, PORTO VELHO

Unidade é a 24ª CAPE ativada e atenderá a servidores ativos e inativos do ME, além de órgãos parceiros

A Central de Atendimento de Pessoal do Ministério da Economia - Cape em Porto Velho – RO, foi ativada nesta terça-feira (06/12), no edifício-sede do Ministério da Economia em Roraima.



Localizada no prédio em que funciona a Gerência Regional de Administração do Ministério da Economia em Rondônia, a GRA-RO, a unidade está localizada na Avenida Calama, nº 3775, no bairro Embratel, em Porto Velho. A Cape Rondônia será responsável pelo atendimento de servidores públicos federais ativos, inativos, pensionistas, além de beneficiários da pasta e dos órgãos parceiros e funcionará de 8 às 17h.

Foto: Leandro Loureço/SGC/ME.

Centrais de Atendimento por todo o país

Agora, são 24 centrais de atendimento do Ministério da Economia em funcionamento regular em dias úteis, das 8h às 17h, localizadas nos seguintes estados, além do Distrito Federal: Acre, Alagoas, Amapá, Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás/Tocantins, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Piauí, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Roraima, Santa Catarina, São Paulo e Rondônia.

As Centrais de Atendimento de Pessoal fazem integrar o pilar “Centralização da Gestão de Pessoas” do programa Unifica, que também é composto pelos pilares “Otimização do espaço físico” e “Especialização das contratações”.

O prédio da GRA Rondônia abriga, além do ME, também a Controladoria Geral da União - CGU e o Departamento de Centralização de Serviços de Inativos, Pensionistas e Órgãos Extintos - Decipex. O edifício foi adquirido da Empresa Brasileira de Telecomunicações – Embratel, em 2002, para sediar a então denominada Gerência Regional de Administração do Ministério da Fazenda – GRA/MF e a CGU.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 07/12/2022

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – MUDANÇAS CLIMÁTICAS EM PAUTA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou que passará a avaliar como administrações portuárias e de terminais de uso privado (TUP) se preparam para as mudanças climáticas. No cálculo do próximo Índice de Desempenho Ambiental (IDA), em 2023, por exemplo, serão valorizadas as gestões que verem realizado levantamentos sobre os impactos desses fenômenos no setor e pesquisas a respeito de ações para mitigar seus efeitos. A medida foi comunicada após a apresentação da segunda etapa do estudo sobre os “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos”, nessa terça-feira (6), na sede do órgão regulador, em Brasília.

Em entrevista ao BE News, o superintendente substituto de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Antaq, José Neto, explicou que pretende “adicionar indicadores para robustecer e considerar, dentro do cálculo do índice (IDA), a mudança do clima. (...) Já temos alguns indicadores atrelados às questões dos ISOs e podemos seguir nesta mesma linha. Ou seja, se o porto tem algum tipo de estudo climático que irá contar dentro do IDA. Devemos começar essa revisão no ano que vem e já iremos incorporá-lo em 2023”

A iniciativa é válida ao impulsionar os gestores portuários a encarar o fenômeno das mudanças climáticas e como ele pode afetar as operações de complexos marítimos e instalações. Diferente de outros portos, especialmente os do Mar do Norte, os brasileiros ainda não se aprofundaram a respeito de como as alterações climáticas e os consequentes aumento do nível do mar e maior incidência de eventos extremos (tempestades, fortes ressacas) podem prejudicar a costa do País e sua infraestrutura. São levantamentos importantes e que podem orientar o setor em como evitar eventuais prejuízos, que podem ir de fechamentos de portos devido às condições da maré e do clima ao aumento nos serviços de dragagem e a danos em píeres e trechos de cais.

Que as mudanças climáticas entrem em definitivo na pauta do segmento portuário e este possa se preparar e reduzir os impactos desse fenômeno. Ignorar o problema não é o caminho. O setor deve encarar essa questão, saber, cientificamente, o quanto será afetado e, assim, se preparar para mais este desafio.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 07/12/2022*

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

BENESSE 1

Relator da PEC da Transição, o senador Alexandre Silveira (PSD-MG) acabou incluindo, em seu parecer, uma determinação para beneficiar a pasta que deve comandar no governo do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva. O parlamentar é cotado para assumir o Ministério da Infraestrutura.

BENESSE 2

Após analisar a proposta de emenda constitucional, Silveira acrescentou no texto que os gastos com investimentos em infraestrutura com origem em operações financeiras com organismos internacionais, como o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), não serão contabilizados para o controle do teto de gastos. Em seu relatório, ele explicou que propôs, “além do que já consta da proposta original, a exclusão, do teto de gastos, das despesas custeadas com recursos oriundos de operações financeiras com organismos multilaterais dos quais o Brasil faça parte, destinados a financiar ou garantir projetos de investimento em infraestrutura, constantes do Plano Integrado de Transportes e considerados prioritários por órgão colegiado do setor”.

FERROVIA 1

Considerada a empresa com maior capacidade de produção de potássio para o agronegócio brasileiro e, ainda, a primeira do mundo a aditivar seus fertilizantes minerais com microrganismos, a Verde Agritech pediu a autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a implantação de um ramal ferroviário. Ele será instalado entre sua unidade, em São Gotardo (MG), e a cidade de Ibiá (MG), de onde se ligará à malha da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), garantindo o escoamento dos produtos da companhia pelo Centro-Oeste e pela costa brasileira.

FERROVIA 2

Segundo o projeto protocolado na ANTT, o ramal irá transportar até 50 milhões de toneladas de fertilizantes potássicos anualmente, 55% da demanda brasileira. Atualmente, a Verde Agritech tem duas unidades de produção, em São Gonçalo e em Matutina e que são capazes de entregar 3 milhões de toneladas de fertilizantes por ano. Uma terceira fábrica será construída, empreendimento de R\$ 275 milhões que deve iniciar suas atividades em 2024.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/12/2022

NACIONAL - SINDICATO DAS INDÚSTRIAS NAVAIS E PARLAMENTARES DO RS PEDEM REVOGAÇÃO DO BR DO MAR

Pleito foi apresentado durante reunião com o GT de Infraestrutura na tarde desta terça-feira (6). Reinvestimentos da Petrobras são apontados como saída para reconstrução do setor

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



Encontro entre o GT de Infraestrutura, sindicatos da indústria naval e parlamentares do Rio Grande aconteceu na tarde desta terça-feira (6)

Representantes do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) e deputados do Rio Grande do Sul defenderam, junto ao Grupo de Trabalho (GT) de Infraestrutura da equipe de transição do Governo Federal, a revogação da

Lei 14.301/22, conhecida como “BR do Mar”. A proposta consta do ofício entregue ao GT durante reunião realizada nessa terça-feira (6). O pedido também é assinado pelo deputado eleito Alexandre Lindenmeyer (PT-RS) e pelo primeiro suplente da bancada de deputados estaduais do RS e presidente do PT da cidade do Rio Grande, Halley Lino de Souza.

Ao propor a revogação do programa BR do Mar, que reúne uma série de medidas para impulsionar a navegação de cabotagem (costeira) no Brasil, os representantes do Sinaval e os parlamentares defendem a substituição da lei que criou esse projeto. Conforme o documento, eles querem “um novo marco legal, assegurando que a navegação de cabotagem seja feita com embarcações construídas no Brasil”. O atual texto possibilita que esse serviço de transporte costeiro seja feito por navios de bandeira estrangeira.

Ao todo são treze pedidos feitos pelas entidades que seguem a “agenda de diretrizes para a retomada do setor naval”, publicado em agosto deste ano e assinado por mais de quinze sindicatos do setor (confira os pedidos no box a seguir).

O principal objetivo do documento é buscar a retomada estratégica do Polo Naval do Rio Grande “como gerador de desenvolvimento socioeconômico, de emprego e renda e de integração da Metade Sul do Rio Grande do Sul”. Para que isso ocorra, segundo o ofício, é preciso que haja a retomada dos contratos da Petrobras na região “a partir da disponibilidade de estruturas industriais modernas e mão-de-obra qualificada, gerando empregos, renda, desenvolvimento socioeconômico e integração da Metade Sul do Estado”.

O documento cita também a situação do Estaleiro Rio Grande, que conta com mais de 500 mil m² de área e com capacidade de produção de mais 1.200 t/mês e 2.000 spools (tubos)/mês. Nele, foram investidos mais de R\$ 8 bilhões e havia a expectativa de R\$ 23 bilhões totais para atendimento da demanda da Petrobras. Contudo, desde 2017 os investimentos na região foram interrompidos devido aos escândalos de corrupção da companhia de petróleo nacional.

Segundo dados da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), em 2021 mais de 80% dos empregos haviam sido eliminados no setor naval, contando menos de 15 mil trabalhadores nos estaleiros do país. Fortalecer a indústria naval

O **BE News** entrou em contato com o deputado Alexandre Lindenmeyer, que confirmou o encontro, afirmando que todas as demandas foram em comum acordo entre todos os representantes, entre

eles, diversos sindicatos ligados à indústria naval. Comentou ainda que o Governo já sinalizou que irá fortalecer o setor nos próximos anos.

“Todos os representantes estão de acordo com o ofício. Além disso, já existe uma decisão no sentido de fortalecer o setor, mas não se sabe como esse processo acontecerá. Já chegamos a ter 81 mil postos de trabalho nos estaleiros. Hoje estamos na casa de 18 mil trabalhadores no setor”, disse.

Entre as diretrizes apontadas pelo deputado para a retomada estão os futuros investimentos da Petrobras. Segundo o parlamentar eleito, é preciso que parte desses valores sejam investidos no desenvolvimento do setor. “São doze plataformas sendo construídas na China, mais doze navios petroleiros em construção no Japão e doze navios petroleiros aliviadores na Coreia. Ou seja, é muita geração de renda e economia na Ásia, sendo que estamos falando de equipamentos que custam mais de R\$ 15 bilhões. A carteira de negócios da Petrobras está esmada em mais R\$ 300 bilhões em investimentos que podem estar sendo investidos na Ásia ou, mesmo que em parte, no Brasil”, falou.

Confira as reivindicações dos sindicatos de construção naval enviados ao GT de Infraestrutura*

- ✓ Revogar a Lei 14.301/22, conhecida como “BR do Mar”, e criar um novo marco legal, assegurando que a navegação de cabotagem seja feita com embarcações construídas no Brasil;
- ✓ Retomar uma política para o setor naval nacional, aproveitando as vocações e as estruturas remanescentes;
- ✓ Impulsionar imediatamente as atividades do setor, retomando obras paradas e internalizando a construção de encomendas já existentes;
- ✓ Utilizar o poder de compra estatal e as exigências de conteúdo local;
- ✓ Estimular o desenvolvimento de cadeia produtiva;
- ✓ Assegurar os investimentos em P&D e a previsão contratual de transferência tecnológica;
- ✓ Assegurar o respeito aos direitos e condições de trabalho;
- ✓ Garantir a adoção das medidas necessárias à sustentabilidade ambiental;
- ✓ Criar os instrumentos e mecanismos que assegurem transparência e controle social na execução dos projetos relacionados ao setor;
- ✓ Reconstruir um arcabouço institucional e financeiro que viabilize fonte de financiamento estáveis;
- ✓ Conceder incentivos fiscais ao setor naval brasileiro, sempre vinculados ao controle social e a avaliação dos impactos sobre emprego, renda e produtividade;
- ✓ Proceder a implantação efetiva das hidrovias por meio de investimentos necessários em infraestrutura;
- ✓ Assegurar a perenidade da indústria naval brasileira fundamentalmente por meio da adoção de políticas de Estado voltadas ao setor.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/12/2022

NACIONAL - ANTAQ REFORÇA NECESSIDADE DE AUMENTO DE SERVIDORES AO GT DE INFRAESTRUTURA

Necessidade de ampliação do quadro de pessoal foi debatida durante encontro realizado na semana passada entre representantes da agência e do governo de transição

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

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) relatou ao Grupo de Trabalho (GT) de Infraestrutura, da equipe de transição do Governo Federal, que precisa reforçar seu quadro de servidores. A informação foi passada durante reunião entre as partes realizada na última semana.

Segundo o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, nesse encontro, foi exposto o quadro de servidores que atualmente trabalham no órgão, sendo explicado que a quantidade de técnicos não

é compatível com a atual demanda. “Estamos com falta de pessoal. Ganhamos muitas atribuições ao longo dos anos e nosso quadro de pessoal está 25% menor do que a lotação aprovada. Lotação essa que também foi aprovada em um rol de trabalhos ampliado desde a Lei 12.815. Quando fomos criados, não existia Terminal de Uso Privado, por exemplo. Hoje, temos que fiscalizar mais de 150 TUPs que estão operando. Somando estações de transbordo de cargas e de turismo esse número sobe para mais de 250”, disse.



Desde que assumiu o comando da Antaq, Eduardo Nery busca aumento do quadro de servidores para atender às novas demandas da agência

A reivindicação de aumento de quadro de servidores não é nova. Desde que assumiu a diretoria-geral da Antaq, Eduardo Nery vem buscando convencer os órgãos públicos de que a agência precisa de novos servidores para atender a demanda, que anualmente aumenta dentro da agência.

Para se ter uma ideia, atualmente, das 485 vagas disponíveis no órgão, somente 370 estão ocupadas. Além disso, desde 2013, a agência assumiu novas funções. Dentre elas, está a regulação de novos contratos de Terminais de Uso Privado (TUPs), de terminais de uso temporário, de desestatizações portuárias, de privatização de canais de acesso, entre outros.

Além do diretor-geral da Antaq, o encontro contou com a presença da coordenadora do GT e ex-ministra do Planejamento e ex-presidente da Caixa, Miriam Belchior e do ex-ministro-chefe da Secretaria Nacional dos Portos do Brasil, Maurício Muniz.

Futuro das concessões

O BE News questionou o diretor-geral da agência sobre conversas relavas às futuras concessões portuárias. Segundo Nery, não houve discussões sobre o tema. A Antaq somente expôs o estágio das desestatizações dentro do órgão. Também explicou que aguarda decisão do novo governo para seguir, ou não, com os projetos. “Vamos ver como o governo vai se posicionar em relação ao Porto de Vitória. O governo ainda não deixou muito claro e ainda não discutimos. Foi uma reunião em que eles nos ouviram mais. Agora, vamos esperar e iremos seguir conforme as diretrizes que forem estabelecidas”, falou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/12/2022

NACIONAL - IDA DE 2023 CONTABILIZARÁ ESTUDOS DE IMPACTOS CLIMÁTICOS NOS PORTOS

Segundo superintendente substituto da Antaq, a ideia é incentivar a elaboração de estudos e ações para mitigar os efeitos da mudança do clima nos portos do País

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



Apresentação dos estudos sobre impactos climáticos, nessa terça-feira, contou com a presença de representantes dos três portos analisados nessa fase pela Antaq: Aratu (BA), Santos (SP) e Rio Grande (RS)

Desempenho Ambiental (IDA) das instalações portuárias brasileiras.

O superintendente substituto de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), José Neto, afirmou que a apresentação de estudos de impactos e ações para mitigar efeitos das mudanças climáticas será contabilizado no próximo Índice de



A afirmação aconteceu após a apresentação da segunda etapa do estudo sobre os “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos”, nesta terça-feira (6). Segundo Neto, o IDA será remodelado pela agência e nele constará índices que irão mensurar a apresentação de estudos e possíveis formas de mitigação das mudanças climáticas já no próximo ano.

“Queremos adicionar indicadores para robustecer e considerar, dentro do cálculo do índice, a mudança do clima. Obviamente, todo esse processo será tratado internamente dentro da agência. Mas já temos alguns indicadores atrelados às questões dos ISOs e podemos seguir nesta mesma linha. Ou seja, se o porto tem algum tipo de estudo climático que irá contar dentro do IDA. Devemos começar essa revisão no ano que vem e já iremos incorporá-lo em 2023”, disse.

O “ISO” a que o superintendente se refere é a “International Organization for Standardization”, traduzido no Brasil como Organização Internacional de Normatização. O certificado garante que determinada empresa atende aos requisitos das normas correspondentes a sua atuação. Contudo, ainda não é possível saber como a agência irá quantificar essa pontuação dentro do índice.

Vale lembrar que o IDA é composto por uma série de indicadores da agência que estabelecem o atendimento às conformidades ambientais nos portos brasileiros. Além disso, os portos que conseguem estabelecer os maiores IDAs são premiados pela agência por meio do Prêmio Antaq.

Matéria publicada no mês passado mostrou que o Porto de Itajaí (SC) foi premiado pelo Prêmio Antaq 2022 como o porto público com o maior índice ambiental do país. Entre os Terminais de Uso Privados (TUPs), o melhor resultado foi obtido pelo Porto de Pecém (CE).

Sobre o estudo

Conforme reportagem publicada na edição dessa terça-feira do BE News, o estudo de impactos climáticos nos portos brasileiros foi construído em parceria da Antaq com a agência de fomento alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), e mapeou as principais ameaças climáticas e os impactos da mudança do clima em 21 portos públicos brasileiros.

Nesta segunda parte, a Antaq fez um estudo de caso em três portos. O objetivo é que o modelo também possa ser usado pelos portos interessados em promover os seus próprios estudos. De acordo com as conclusões apresentadas, todos os três portos possuem riscos de paralisações, em casos de chuvas fortes.

Também apresentam riscos – em casos de chuva persistente, chuva forte e inundações devido ao aumento de 0,2 m do Nível do Mar – a exposição de suas infraestruturas causadas por intempéries, “resultando em altas demandas de manutenção, crescimento de custos e capacidade geral reduzida”.

Dificuldades e solução

Ainda segundo o superintendente substituto, a Antaq teve algumas dificuldades com a coleta de dados. O motivo principal foi a falta de correlação entre as paralisações de atividades dentro do porto relacionadas às mudanças climáticas. A solução então foi cruzar as estatísticas de paralisações com o histórico climático dentro dos portos.

“Tivemos acesso a uma certa quantidade de dados e, para que pudéssemos suprir essa necessidade de histórico maior, utilizamos dados que tínhamos à disposição para fazer uma análise estatística dos potenciais causas de cada uma paralisação. Então, olhamos para o histórico climático do porto, observando a quantidade de chuvas, velocidade de ventos registradas e fizemos uma análise de correlação a partir dos dados que tínhamos. Assim conseguimos responder se determinada paralisação era relacionada a um evento climático”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/12/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI SUPERA MOVIMENTAÇÃO ANUAL DE 2021

De janeiro até 1º de dezembro, 31 milhões de toneladas foram movimentadas
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Os grãos foram as principais cargas responsáveis por puxar esse resultado

EMAP PREVÊ FECHAR 2022 COM MOVIMENTAÇÃO ACIMA DOS 32 MILHÕES DE TONELADAS DE CARGAS

O Porto do Itaqui (MA) movimentou 31,1 milhões de toneladas de cargas de janeiro a 1º de dezembro deste ano, já superando o total contabilizado em todo o ano passado, com 31.064 milhões de toneladas. A marca foi registrada na última quinta-feira (1), após a desatracação do navio "Ji Xian Feng" do berço 100, que saiu carregado com 67 mil

toneladas de milho.

Os grãos, inclusive, foram as principais cargas responsáveis por puxar esse resultado, com quase 19 milhões de toneladas (soja, milho e farelo), o que corresponde a um aumento de 30% em relação ao mesmo período do ano passado.

Desse volume, a soja responde por 11,2 milhões de toneladas e o milho chega a 5,6 milhões de toneladas. O complexo destacou o crescimento da carga de milho, que está 89% acima do volume de janeiro a dezembro de 2021, quando foram registradas 2,9 milhões de toneladas.

“Esse resultado vem coroar o trabalho feito por nossa equipe e por todos os envolvidos nas cadeias produtivas que movimentam as operações realizadas pelo Itaqui. Além disso, confirma a importância dos investimentos que temos feito visando a expansão de infraestrutura para atender às crescentes demandas do mercado, principalmente do Arco Norte do Brasil”, declarou o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

Com base no volume registrado até agora e no mapa de atracação até o fim de dezembro, a área de planejamento da Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), gestora do porto público maranhense, prevê fechar 2022 com movimentação acima dos 32 milhões de toneladas de cargas.

Investimentos

Os investimentos devem seguir acontecendo do Porto do Itaqui, aponta a gestão, principalmente devido à expectativa para a safra brasileira de grãos, cereais e leguminosas do ano que vem. De acordo com estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a produção brasileira deve atingir a marca de 288,1 milhões de toneladas em 2023, o que representa um aumento de 9,6% em relação a 2022 (25,3 milhões a mais).

E a expectativa dos produtores do estado é de que a produção de soja e milho ultrapasse a marca de 7,1 milhões de toneladas em 2023.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/12/2022

REGIÃO NORDESTE - ATUALIZAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE SUAPE 2030 ENTRA NA FASE FINAL

Última oficina participava vai mostrar aprimoramentos do novo masterplan do complexo industrial portuário

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Divulgação

O plano tem por objetivo revisitar todo o planejamento físico-territorial e estratégico do porto

OS ESTUDOS E DEBATES SOBRE O ASSUNTO COMEÇARAM NO INÍCIO DESTES ANO

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) realiza, hoje (quarta-feira, 7) e amanhã (quinta-feira, 8), a última oficina participativa para revisão do Plano Diretor 2030. O encontro acontecerá no auditório do centro administrativo do atracadouro, ocasião em que serão apresentadas e debatidas as propostas desenvolvidas e consolidadas para o novo masterplan. Também serão ouvidas as expectativas dos participantes para o futuro do complexo.

Os estudos e debates sobre o assunto começaram no início deste ano. O projeto, desenvolvido com o apoio do Consórcio TPF-Ceplan, vencedor da licitação para atualização do plano, apresenta um novo zoneamento e masterplan (ferramenta de planejamento físico-espacial do complexo), com propostas de ações desenvolvidas pelos eixos temáticos estudados.

No primeiro dia de oficina, serão abordados o novo zoneamento desenvolvido e as propostas de ações relacionadas ao setor econômico, de infraestrutura -transporte, suprimento de utilidades e saneamento ambiental, além da segurança do complexo.

Amanhã, temas de gestão do patrimônio cultural, ambiental, aspectos habitacionais, sociais e de gestão territorial farão parte da programação.

O cronograma inicial de trabalho de revisão estava programado para ser executado em 15 meses, mas com a colaboração dos representantes do setor de negócios, de instituições atuantes no território, da sociedade civil e da administração de Suape, o plano foi finalizado quatro meses antes do previsto.

Para o diretor-presidente de Suape, Francisco Martins, a participação dos agentes que atuam no território da estatal portuária foi “essencial” para a definição de estratégias e ações do novo documento.

“O Plano Diretor traz desafios e propostas que foram discutidas com as comunidades e os stakeholders que serão impactados diretamente pelo instrumento. A colaboração deles foi fundamental para que o trabalho fosse realizado com êxito. Por isso, nos comprometemos a considerar todas as contribuições feitas pelos participantes”, afirmou.

Plano Diretor

O documento foi baseado nos cenários e na visão de futuro encontrados durante a etapa de diagnóstico, com os ajustes produzidos nas oficinas participativas.

O coordenador de Planejamento e Urbanismo da estatal, Roberto Salomão, explica que o projeto final traz aprimoramentos em questões sobre a aptidão urbana, a gestão territorial de uso e ocupação da área industrial, das zonas de preservação ecológica, além da definição de um masterplan com vistas a orientar a ocupação racional e sustentável do território do complexo.

“Tudo isso, considerando as principais variáveis econômicas, sociais e ambientais nas diversas escalas de planejamento (local, regional e nacional), e as previsões de investimentos de curto, médio e longo prazos”, disse Salomão.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/12/2022

REGIÃO SUL - MSC ARMONIA ABRE TEMPORADA DE CRUZEIROS EM ITAJAÍ (SC) NO SÁBADO

A atracação do transatlântico está prevista para às 8 horas, no cais público

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



O MSC Armonia tem capacidade para 2.520 passageiros e 780 tripulantes

EM COMUNICADO DIVULGADO ONTEM, A SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DE ITAJAÍ INFORMOU QUE APENAS NAVIOS DE PASSAGEIROS PREVIAMENTE AGENDADOS VÃO ATRACAR NO COMPLEXO PORTUÁRIO NESTA TEMPORADA

O navio MSC Armonia, da MSC Mediterranean Shipping do Brasil Ltda., abrirá a temporada de cruzeiros 2022/23, no Porto de Itajaí (SC), no próximo sábado (10). A atracação está prevista para às 8 horas, no cais público. A embarcação tem capacidade para 2.520 passageiros e 780 tripulantes.

Na tarde de ontem (6), a Superintendência do Porto de Itajaí (SC) divulgou comunicado esclarecendo que não poderá receber novas escalas de navios de passageiros, além das previamente agendadas, nesta temporada. “A Superintendência do Porto de Itajaí esclarece que receberá os navios de passageiros previamente agendados e que novas atracações de navios, desta categoria, não poderão ser recebidas em razão das dificuldades em estruturar a recepção destes por parte dos órgãos intervenientes e demais órgãos municipais, já que a estrutura montada está previamente contratada para as datas previamente agendadas”, diz a nota assinada pelo superintendente, Fábio da Veiga

Os detalhes da programação da temporada de cruzeiros marítimos foram acertados no último dia 17 de novembro, na sede da superintendência, em reunião com representantes da autoridade portuária, da Clia Brasil, das armadoras MSC Cruzeiros e Costa Cruzeiros e da Secretaria Municipal de Turismo de Itajaí.

A temporada turística será realizada no período de 10 de dezembro a 26 de fevereiro de 2023. Uma ação inédita será a utilização de scanner no embarque de passageiros nos navios, assim como no desembarque, que acontecerá no centro de convenções do município, o Centreventos.

Além disso, segundo a autoridade portuária, será exigido o teste da vacina contra a Covid-19, de passageiros de cruzeiros com duração superior a mais de seis noites.

A Superintendência do Porto de Itajaí e a Secretaria Municipal de Turismo e Eventos serão responsáveis por toda a operação e escalas dos transatlânticos.

Na ocasião, participaram da reunião o diretor de Administração e Finanças do Porto de Itajaí, Ronaldo Camargo Souza, o presidente executivo da Clia Brasil, Marco Ferraz, a diretora de Operações da MSC Cruzeiros, Márcia Leite, o presidente Institucional da Costa Cruzeiros, Rene Hermann, o secretário de Turismo e Eventos de Itajaí, Evandro Neiva, o gerente executivo da Clia Brasil, João Tomaz, o gerente de Operações MSC Shipping, Fabiano Gama, o agente marítimo da Costa Cruzeiros/ISS, Cleverton Bunn, o coordenador de Operações da MSC Shipping, João Pauli, o analista da MSC Cruzeiro, Alex Guariglia, o chefe do Núcleo Especial da Polícia Marítima (Nepom)

da Polícia Federal, Jorge Maurício Froeder, e o auditor-fiscal da Receita Federal do Brasil, Juliano da Silva.

O diretor de Administração e Finanças do Porto de Itajaí, Ronaldo Camargo Souza, apresentou os procedimentos que serão adotados durante a programação de transatlânticos.

Já o secretário de Turismo e Eventos de Itajaí, Evandro Neiva, garantiu que todas as demandas previstas para o Centventos estão dentro do prazo de entrega.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/12/2022

REGIÃO SUL - PORTO DO RIO GRANDE (RS): DRAGAGEM DO CANAL DE ACESSO TEM CONCLUSÃO PREVISTA PARA JANEIRO

Ao todo, serão retirados 2 milhões de metros cúbicos de sedimentos, que se acumularam desde o último trabalho de desassoreamento, em janeiro de 2020

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



A retirada dos sedimentos é feita pela draga HAM 318. Atualmente, os trabalhos ocorrem entre a região dos Molhes da Barra e o Tecon

SEGUNDO A PORTOS RS, A INTENÇÃO É REALIZAR ATIVIDADES SEMELHANTES DE FORMA CONTINUADA PARA IMPEDIR O ASSOREAMENTO DO CANAL E REDUZIR A QUANTIDADE DE MATERIAL A SER DRAGADO

O canal de acesso ao Porto do Rio Grande (RS) passa por dragagem de manutenção. O desassoreamento é realizado pela draga HAM 318 e, atualmente, ocorre entre a região dos Molhes da Barra e o Tecon. Os trabalhos iniciaram no dia 24 de

novembro e a conclusão está prevista para janeiro do próximo ano. Até lá, 2 milhões de metros cúbicos de sedimentos serão retirados.

Segundo a Portos RS, a draga HAM 318, de bandeira holandesa, está retirando os sedimentos que se acumularam desde a última obra, concluída em janeiro de 2020, quando foram dragados 16 milhões de metros cúbicos.

“A dragagem tem como objetivo a manutenção das profundidades seguras para as atividades portuárias. A intenção da Portos RS é de realizar atividades semelhantes de forma continuada para impedir o assoreamento do canal e reduzir a quantidade de material a ser dragado”, informou a autoridade portuária.

A empresa pública que administra o Porto do Rio Grande esclareceu ainda que a dragagem foi autorizada pelo Ibama e para garantir que a obra aconteça da melhor forma e evitando impactos ao meio ambiente, foram estabelecidos monitoramentos ambientais específicos para o desassoreamento.

“A dragagem anual e permanente, em volumes menores, será o padrão para o canal de acesso do Porto de Rio Grande, garantindo um risco ambiental menor e maior segurança para a navegação”, afirmou o diretor de Meio Ambiente da Portos RS, Henrique Ilha.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/12/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PLANO DIRETOR DE SUAPE 2030 ENTRA NA FASE FINAL DE REVISÃO E ATUALIZAÇÃO

Informações: Suape (7 de dezembro de 2022)



A última oficina participativa do projeto vai revelar os aprimoramentos e ajustes finais para o novo masterplan do Complexo Industrial Portuário – Imagem: Suape

Após onze meses do início dos estudos e debates com os agentes atuantes (stakeholders) em seu território estratégico, o Complexo Industrial Portuário de Suape realiza, nesta quarta (7) e quinta-feira (8), a última oficina participativa para revisão do Plano Diretor 2030. O encontro acontecerá no auditório do centro

administrativo do atracadouro, ocasião em que serão apresentadas e debatidas as propostas desenvolvidas e consolidadas, além de ouvir as expectativas dos participantes para o futuro do complexo.

O projeto, desenvolvido com o apoio do Consórcio TPF-Ceplan, consórcio vencedor da licitação para atualização do plano, apresenta um novo zoneamento e masterplan (ferramenta de planejamento físico-espacial do complexo), com propostas de ações desenvolvidas pelos eixos temáticos estudados. No primeiro dia de oficina, serão abordados o novo zoneamento desenvolvido e as propostas de ações relacionadas ao setor econômico, infraestrutura (transporte, suprimento de utilidades e saneamento ambiental), e segurança do complexo. No dia 8, temas de gestão do patrimônio cultural, ambiental, aspectos habitacionais, sociais e de gestão territorial farão parte da programação.

O cronograma inicial de trabalho de revisão estava programado para ser executado em 15 meses, mas com a colaboração dos principais stakeholders, (representantes do empresariado/setor de negócios, instituições atuantes no território, representações da sociedade civil e da administração de Suape) o plano foi finalizado quatro meses antes do previsto.

Para o diretor-presidente de Suape, Francisco Martins, a participação dos agentes que atuam no território da estatal portuária foi essencial para o sucesso na definição de estratégias e ações para elaboração eficiente e participativa da revisão do masterplan. “O Plano Diretor traz desafios e propostas que foram discutidas com as comunidades e os stakeholders que serão impactados diretamente pelo instrumento. A colaboração deles foi fundamental para que o trabalho fosse realizado com êxito. Por isso, nos comprometemos a considerar todas as contribuições feitas pelos participantes”, pontua.

O documento foi baseado nos cenários e na visão de futuro encontrados durante a etapa de diagnóstico, com os ajustes produzidos nas oficinas participativas. “O projeto final traz aprimoramentos em questões sobre a aptidão urbana, a gestão territorial de uso e ocupação da área industrial, das zonas de preservação ecológica, além da definição de um masterplan com vistas a orientar a ocupação racional e sustentável do território do complexo. Tudo isso, considerando as principais variáveis econômicas, sociais e ambientais nas diversas escalas de planejamento (local, regional e nacional), e as previsões de investimentos de curto, médio e longo prazos”, enfatiza o coordenador de Planejamento e Urbanismo da estatal, Roberto Salomão.

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

Data: 07/12/2022

MARINHA E EMBRAER ASSINAM ACORDO DE COOPERAÇÃO NA ÁREA DE TECNOLOGIA

Informações: Marinha Mil (7 de dezembro de 2022)



Nesta terça-feira (6), durante a 7ª Mostra BID Brasil, em Brasília, a Marinha do Brasil (MB), por intermédio da Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM), e a Embraer avançaram nessa esfera ao assinarem o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) para Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação visando ao estudo e a análises dos Sistemas de Radares e Interferidores de emprego nas operações (Contramedidas Eletrônicas – CME), representando um importante marco

estratégico no campo da Defesa e Tecnologia nacionais.

A nacionalização dos equipamentos dos meios navais e de fuzileiros navais é uma das principais tarefas do Setor de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha do Brasil. Trabalhar para o desenvolvimento de tecnologias independentes para os produtos de Defesa e cooperar para fortalecer a Base Industrial de Defesa (BID) é uma das prioridades.

“Ambas as instituições possuem reconhecidas competências e projetos nas áreas do acordo e estudarão, de forma colaborativa, soluções nacionais sustentáveis que atendam às respectivas demandas, balizadas pela busca do desenvolvimento em prol da obtenção de conhecimento, bens e serviços científicos, tecnológicos e de inovação, de modo autóctone”, destacou o Almirante de Esquadra Petronio Augusto Siqueira de Aguiar, Diretor-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha.

O acordo entre as duas instituições contribui com o previsto na Estratégia Nacional de Defesa, principalmente no que concerne ao desenvolvimento tecnológico nacional, e tem o objetivo de identificar o grau de maturidade tecnológica e industrial dos sistemas de radares.

O ACT em questão tem o objetivo de analisar, sob os pontos de vista técnico e operacional, os atuais níveis de maturidade tecnológica dos sistemas radares desenvolvidos pelos partícipes, com a finalidade de buscar as suas evoluções e futuras produções de tais equipamentos, que representem o aumento da capacidade operacional da Força Naval com alto conteúdo tecnológico nacional.

O fortalecimento da Base Industrial de Defesa

Os estudos que serão realizados em conjunto, entre a BID e as Instituições Científicas, Tecnológicas (ICT) da MB, analisarão os níveis de desenvolvimento dos Sistemas mencionados, além da possibilidade de suas operações integradas com Sistemas de Combate ou Sistemas de Comando e Controle.

Dessa forma, a iniciativa é considerada estratégica para área de defesa do País, pois representa uma oportunidade de aproveitar o conhecimento já adquirido em projetos anteriores e de contribuir para a prospecção e fomento industrial nacional.

Marinha participa da mostra BID Brasil

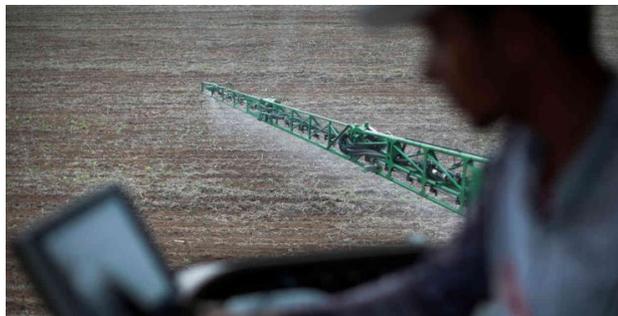
A Marinha do Brasil está presente na 7ª edição da Mostra BID Brasil, que é um dos mais importantes eventos do segmento de defesa e segurança do país. O evento é realizado pela ABIMDE (Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança), com apoio da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex). Neste ano, a mostra acontece entre 6 e 8 de dezembro, em Brasília (DF).

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

Data: 07/12/2022

CNA PROJETA ALTA DE ATÉ 2,5% DO PIB AGRO DO BRASIL EM 2023 APÓS QUEDA EM 2022

Informações: Money Times (7 de dezembro de 2022)



A principal entidade representativa do setor agrícola do Brasil destacou que a projeção sinaliza uma recuperação ante 2022, que deverá fechar com queda de 4,1% no PIB do agro, depois de registrar recordes em 2020 e 2021 (Imagem: REUTERS/Adriano Machado)

O Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio do Brasil deverá crescer até 2,5% em 2023 em relação a 2022, quando a quebra de safra de soja e a alta de custos pressionaram os resultados do setor, estimou nesta quarta-feira a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

A principal entidade representativa do setor agrícola do Brasil destacou que a projeção sinaliza uma recuperação ante 2022, que deverá fechar com queda de 4,1% no PIB do agro, depois de registrar recordes em 2020 e 2021.

A confederação avalia, contudo, que 2023 será um “ano de desafios, tanto no ambiente interno quanto no cenário externo, em que poderá haver uma margem de lucro menor”, com redução de receita para o produtor rural e alta dos custos de produção na atividade.

Em 2022, os setor já lidou com a elevação dos preços dos defensivos e fertilizantes, que subiram mais de 100% neste ano.

A CNA ainda citou que incertezas sobre o controle das despesas públicas e a condução da política fiscal devem impactar os custos do setor agropecuário, sobretudo em questões tributárias, enquanto a taxa Selic elevada acarretará em mais custo para o crédito para consumo, custeio e investimento.

As previsões de desaceleração do PIB mundial podem influenciar o comportamento das exportações brasileiras do agro no próximo ano, acrescentou.

A estimativa para a safra de grãos 2022/2023 é de um aumento de 15,5% (ou 42 milhões de toneladas) em relação a 2021/2022, atingindo 313 milhões de toneladas, segundo a CNA, que citou crescimento da área plantada e recuperação da produtividade da soja após a seca impactar o Sul do país em 2022.

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

Data: 07/12/2022

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS CRECEM 30% EM NOVEMBRO DE 2022

Informações: Guia Marítimo (7 de dezembro de 2022)



Imagem: Guia Marítimo

importações, atingiu US\$ 49,654 bilhões.

De acordo com os números apresentados pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, em novembro de 2022 as exportações brasileiras somaram US\$ 28,164 bilhões e as importações US\$ 21,489 bilhões, registrando o superávit de US\$ 6,675 bilhões. A corrente de comércio, que é a soma das exportações e

Em comparação com o mês de novembro do ano passado, houve crescimento de 30,5% nas exportações e queda -5,5% nas importações. No acumulado do ano, as exportações totalizam US\$ 308,82 bilhões e as importações US\$ 250,795 bilhões, com saldo positivo de US\$ 58,025 bilhões. Nas exportações, comparadas as médias de janeiro a novembro de 2022 com as de janeiro a novembro de 2021, houve crescimento de 19,9%. Em relação às importações, o crescimento foi de 25,5%.

O aumento das exportações foi puxado, principalmente, pelo crescimento da agropecuária, indústria extrativa e indústria de transformação. Na comparação entre os meses de novembro de 2022 e de 2021, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 96,19 milhões (60,8%) em agropecuária; crescimento de US\$ 90,17 milhões (34,4%) em indústria extrativa e crescimento de US\$ 139,91 milhões (21,5%) em produtos da indústria de transformação. Na indústria extrativa, cresceram principalmente as vendas de óleos brutos de petróleo; na agropecuária o destaque foi a exportação de milho em grão; e na indústria de transformação houve crescimento de todos os principais produtos, com aumento significativo do volume exportado e valor dos óleos combustíveis e da carne bovina.

Nas importações, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: queda de US\$ -7,6 milhões (-27,0%) em agropecuária; queda de US\$ -9,08 milhões (-9,9%) em indústria extrativa e queda de US\$ -28,78 milhões (-2,9%) em produtos da indústria de transformação. Na comparação, em novembro deste ano, houve queda na importação de óleos combustíveis e gás natural.

Entre os destinos dos produtos brasileiros, o mês de novembro registrou aumento de exportação para a China, pelo segundo mês consecutivo. Isso inverteu o sinal da exportação para a China que agora passa a ser de um pequeno aumento de 0,2% no acumulado do ano. No lado da importação, houve queda nas importações dos Estados Unidos (-18,4%) e Canadá (-35,0%) e aumento nas importações de produtos da China (7,1%).

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

Data: 07/12/2022

IMPORTAÇÕES DE SOJA PELA UNIÃO EUROPEIA ACUMULAM 4,72 MI T EM 2022/23

Informações: Money Times (7 de dezembro de 2022)



As importações de farelo de soja no mesmo período totalizaram 6,89 milhões de toneladas, contra 6,72 milhões de toneladas na temporada anterior (Imagem: REUTERS/Daniel Acker)

As importações de soja pela União Europeia na temporada 2022/23, iniciada em 1º de julho, atingiram 4,72 milhões de toneladas até 4 de dezembro, contra 5,35 milhões na mesma semana da temporada anterior, mostraram dados publicados pela Comissão Europeia nesta terça-feira.

As importações de colza da UE até agora em 2022/23 atingiram 3,10 milhões de toneladas, em comparação com 2,20 milhões de toneladas no ano anterior.

As importações de farelo de soja no mesmo período totalizaram 6,89 milhões de toneladas, contra 6,72 milhões de toneladas na temporada anterior, enquanto as importações de óleo de palma ficaram em 1,46 milhão de toneladas, versus 2,47 milhões de toneladas em 2021/22.

O Brasil segue como importante fornecedor ao bloco, na segunda posição para a soja e líder em farelo de soja, com aumento de demanda motivado por uma lacuna deixada pela Ucrânia no mercado.

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

Data: 07/12/2022

VALÊNCIA AVANÇA COM O TERMINAL DE CONTENTORES

Informações: Transportes e Negócios (7 de dezembro de 2022)



O Porto de Valência vai avançar para o concurso de construção do novo terminal de contentores, que será explorado pela TIL (Grupo MSC) e duplicará a capacidade do porto – Imagem: Transportes e Negócios

Apesar da oposição do alcaide de Valência, a administração do porto aprovou o projeto de construção do novo terminal de contentores do Molhe Norte. A partir daqui, o objetivo é lançar o concurso durante o primeiro trimestre de 2023 e outorgar a obra até ao final do ano.

Se tudo correr, finalmente, como previsto, a primeira fase do novo terminal, com uma frente de cais de mil metros, deverá estar operacional num prazo de 24 meses. 58 meses é o tempo previsto para a conclusão do projeto.

O novo terminal de contentores de Valência ocupará uma área de 137 hectares, disporá de uma frente de cais de 1 970 metros, com fundos de -20 metros, e terá uma capacidade de cinco milhões de TEU.

O investimento previsto é agora de 1,54 mil milhões de euros, mas a manter-se a carestia atual é provável que a fatura suba (já subiu 140 milhões, de 400 para 540 milhões, na parte do investimento público).

Decidido que esteja o concurso de construção, a administração portuária de Valência retomará o processo de concessão com a TIL.

O novo terminal será autossuficiente em termos energéticos e de emissões zero, com 98% de equipamentos elétricos (e os 2% restantes movidos a hidrogênio) e o abastecimento dos navios porta-contentores a partir de terra, com energia proveniente de fontes 100% renováveis.

Numa clara aposta na intermodalidade, o terminal disporá ainda de uma plataforma ferroviária com seis linhas de mil metros de extensão, com capacidade para movimentar 305 mil TEU/ano.

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

Data: 07/12/2022

PORTO DE TIANJIN TORNA-SE INTELIGENTE E SEM CARBONO

Informações: Mob Magazine (7 de dezembro de 2022)



Imagem: Mob Magazine

O Porto de Tianjin, na China, sofreu uma transformação inteligente e digital com a utilização de um sistema de transporte horizontal inteligente da Huawei, baseado em Inteligência Artificial (IA), com uso comercial através de condução automática sem condutor, autossuficiente em eletricidade verde e com zero emissões de carbono.

Cada contentor do Porto de Tianjin, com a solução da Huawei, consome 20% menos energia e cada grua de cais opera, por hora, 39 unidades de contentores.

No porto, idealizado pelo Tianjin Port Group (TPG), juntamente com a Huawei e outros parceiros, as gruas de cais, controladas à distância, levantam os contentores que são carregados com a mercadoria que deve ser transportada para os navios de carga. De seguida, os navios de carga levam os contentores em camiões porta-contentores elétricos não tripulados que se dirigem para as estações de bloqueio como de desbloqueio automático. Por fim, dá-se a condução para o parque de contentores.

O Porto de Tianjin, no final do ano passado, alcançou uma capacidade de carga de 435 milhões de toneladas e a capacidade dos contentores superou o valor de 18,35 milhões de TEU. Para além disso, apresenta uma capacidade para 300.000 toneladas, possui 128 ancoradouros acima das 10.000 toneladas assim como 192 ancoradouros de vários tipos.

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

Data: 07/12/2022

CMA CGM COMPRARÁ TERMINAIS DE NOVA YORK E NOVA JERSEY

Informações: Port Technology (7 de dezembro de 2022)



O Grupo CMA CGM assinou um acordo para adquirir os terminais de Bayonne e Nova York atualmente detidos pela Global Container Terminals Inc. (GCT). Imagem: Port Technology

Por meio desta grande aquisição, o CMA CGM Group visa apoiar o crescimento da cadeia de suprimentos da Costa Leste dos EUA e expandir sua presença no mercado dos EUA, de acordo com sua declaração recente.

O porto de Nova York e Nova Jersey é um importante ponto de entrada que atende as áreas da cadeia de suprimentos do nordeste dos EUA e se torna o maior portal da CMA CGM nas costas leste e do Golfo dos EUA.

Os terminais de Bayonne e Nova York têm uma capacidade combinada existente de 2 milhões de TEU por ano, com potencial para expansão até quase o dobro da capacidade de acordo com o grupo.

O CMA CGM Group disse que operará as instalações como terminais multiusuários sob a liderança da atual equipe de gerenciamento.

O grupo pretende desenvolver ainda mais suas escalas marítimas na área de Nova York, para as quais os terminais fornecerão capacidade futura.

Um dos principais objetivos da CMA CGM é acelerar os investimentos no desenvolvimento dos terminais de Bayonne e Nova York para aumentar a capacidade combinada em até 80% nos próximos anos.

“A aquisição dos terminais GCT Bayonne e GCT New York é um investimento estratégico para o CMA CGM Group”, disse Rodolphe Saadé, presidente e CEO do CMA CGM Group.

“Isso reforça os serviços que prestamos aos clientes dos EUA e a eficiência de sua cadeia de suprimentos. Isso consolida ainda mais nossas posições nos Estados Unidos, um mercado importante entre os que mais crescem no mundo, e nos ajudará a continuar nosso desenvolvimento”.

A conclusão desta transação ainda está sujeita à aprovação dos órgãos reguladores competentes.

O Grupo CMA CGM apresentou fortes resultados financeiros no terceiro trimestre de 2022, totalizando US\$ 19,9 bilhões em receita .

O EBITDA chegou a US\$ 9,15 bilhões, representando uma margem EBITDA de 46%. O lucro líquido foi de US\$ 7 bilhões no período.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 07/12/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

CÂMARA APROVA PROJETO QUE AMPLIA PRAZO PARA SUBSÍDIO À ENERGIA SOLAR E INCLUI PEQUENAS CENTRAIS HIDRELÉTRICAS

Texto ainda será analisado pelo Senado. Setor elétrico diz que medidas terão impacto de R\$ 118 bilhões

Por Fernanda Trisotto e Bruno Rosa — Brasília e Rio



Placas de energia solar em telhado do RioPlacas de energia solar em telhado do Rio Pedro Teixeira/ O Globo

A Câmara dos Deputados aprovou, na terça-feira, um projeto que amplia em seis meses o prazo final para instalação de sistemas de geração solar para consumo próprio de energia elétrica que ficarão isentos de encargos. Na prática, quem instalar placas solares dentro desse prazo obterá desconto na conta de luz. A isenção de tributos

valerá até 2045.

A versão do texto aprovada na Casa também estende o benefício a novas pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), que terão um ano e meio de prazo para instalação. A proposta ainda precisa ser aprovada pelo Senado. Associação do setor estima o impacto do PL de R\$ 118 bilhões, valor que será pago consumidor em suas tarifas de energia.

O projeto aprovado pelos deputados altera uma lei deste ano, o Marco Legal da Geração Distribuída. Atualmente, o prazo para instalação de sistemas de energia solar com isenção de encargos acabaria em 7 de janeiro de 2023.

Caso o novo texto vire lei, os micro e minigeradores de energia solar terão até julho de 2023 para solicitar a isenção junto à distribuidora. Para as PCHs com geração de até 30 MW, com vínculo à unidade consumidora, o prazo valerá até julho de 2024.

PCHs vão substituir usinas de gás

Além disso, o relator do texto, deputado Beto Pereira (PSDB-MS), propôs que parte dos 2.500 MW da energia prevista para ser gerada a partir de gás natural no Centro-Oeste, conforme as diretrizes da lei para privatização da Eletrobras, seja gerada por novas pequenas centrais hidrelétricas, com a contratação realizada no próximo ano. Isso valeria para as unidades com geração de até 50 MW.

Parte do setor elétrico criticou a proposta. A Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (Abradee) estima que os impactos chegarão às tarifas já no próximo ano e somarão R\$ 118

bilhões até 2045. A associação alega que a ampliação do prazo para instalação de sistemas com isenção de encargos vai onerar os demais consumidores de energia do país.

Quem usa a energia solar instalada para autoconsumo não paga os encargos de transmissão desta energia pela rede. Este custo, explica a Abradee, acaba sendo arcado pelos demais clientes do sistema.

Pelas contas da Abradee, a prorrogação em seis meses do prazo custará R\$ 39 bilhões, a inclusão de PCHs somará mais R\$ 56 bilhões. Já a contratação das PCHs no âmbito da lei da Eletrobras custará R\$ 23 bilhões.

- O setor de energia solar triplicou em dois anos no Brasil. O segmento não precisa mais de subsídios. Ao fazer essa ampliação (dos incentivos), onera ainda mais todos os outros consumidores de energia e beneficia apenas parte dos consumidores de alta renda que têm condições de fazer uma instalação de placas solares - afirma Marcos Madureira, presidente da Abradee.

'Subsídio no apagar das luzes'

Hoje, na prática, se o consumidor instalar as placas solares até janeiro de 2023, ao gerar mais energia do que consome, ele pode jogar na rede elétrica o excedente e ganhar de volta a mesma quantidade em créditos, já que isso é transformado em um desconto na conta de luz. Se a instalação for feita depois do dia 7 de janeiro, esse desconto passa a ser menor ano a ano. Essa modalidade é chamada de geração distribuída.

Madureira criticou ainda a inclusão de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs) como geração distribuída, que inclui hoje apenas as placas solares.

- E não bastasse adiar por mais um ano o subsídio no apagar das luzes - diz Madureira.

Absolar defende projeto

Do outro lado, a Absolar, associação que reúne as empresas do setor, elogiou o PL. Para Guilherme Susteras, coordenador da instituição, a ampliação de seis meses ocorreu porque a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) ainda não regulamentou lei. Segundo ele, isso deveria ter ocorrido 180 dias após a aprovação do PL, em janeiro deste ano. Ele lembra que somente amanhã a Aneel deve iniciar o processo de consulta pública para dar início do processo de regulamentação.

- Esse atraso por parte da Aneel traz uma série de dificuldades, pois, sem a regulamentação da Aneel, por exemplo, as concessionárias não aplicam o formulário único de projeto a quem quer instalar uma placa solar. Na prática, são exigidos uma série de documentos, o que acaba gerando dificuldade. Além disso, o protocolo de instalação precisa ser dado em até cinco dias, mas hoje, sem a regulamentação, pode levar até 60 dias - citou Susteras.

Susteras critica ainda quem argumenta que o subsídio à energia solar onera o setor:

-A energia solar distribuída permite uma série de ganhos ao deixar de usar a energia térmica, que é mais cara que a solar, e reduzir o uso da energia gerada longe do centro de consumo, reduzindo assim as perdas ao longo das linhas de transmissão. E isso tudo se reflete nas tarifas de energia pagas por todo mundo.

PCHs no Centro-Oeste preocupa

A economista Clarice Ferraz, diretora do Instituto Ilumina e professora da Escola de Química da UFRJ, diz que a aprovação da PL é muito ruim porque mais uma vez é alterada a regra do setor elétrico.

- É canetada e falta a atuação do ministério de Minas e Energia. Mais uma vez vemos o parlamento querendo fazer política energética.

Ela critica o fato de que parte dos 2.500 MW da energia prevista para ser gerada a partir de gás natural no Centro-Oeste seja, agora, gerada por novas pequenas centrais hidrelétricas (PCHs). Segundo ela, isso vai trazer grande impacto ambiental sobretudo porque há uma previsão de que isso seja gerado de forma inflexível, ou seja, de forma permanente.

- Substituir térmica por PCH não tem justificativa. O problema da PCH é que o estudo de impacto é feito de forma individual sem levar em conta o impacto conjunto nos rios. No Pantanal há centenas de pedidos de PCHs ao longo dos rios. Se tudo for autorizado, você gera um impacto enorme e sem precedentes.

Jabuti do Jabuti

Claudio sales, presidente da Acende Brasil, diz que a aprovação na Câmara do PL é perverso para o consumidor:

- É assustador porque tira o dinheiro de quem não tem e dá para o investidor que não precisa de incentivos. Em janeiro deste ano, a lei já foi muito generosa com os benefícios até 2045 e ainda estabelece uma transição suave para quem decidir instalar placas solares nos próximos anos.

O especialista destacou ainda que a inclusão das PCHs representa um atropelo na regulação do setor elétrico:

- Agora estamos vendo o jabuti do jabuti com a inclusão das PCHs no Centro-Oeste no lugar das térmicas. E como fica o consumidor no meio disso tudo?

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/12/2022

GOVERNO LIBERA R\$ 3,3 BILHÕES PARA SETE MINISTÉRIOS E UMA AGÊNCIA

Fim de ano é marcado por falta de verbas para diversas áreas

Por Manoel Ventura — Brasília



Esplanada dos Ministérios em Brasília Pablo Jacob/Infoglobo

O governo Jair Bolsonaro liberou R\$ 3,3 bilhões para serem usados por ministérios nos últimos dias do ano, num momento em que diversos órgãos reclamam de falta de recursos. A medida foi publicada no Diário Oficial da União de terça-feira.

Segundo o Ministério da Economia, serão sete ministérios beneficiados e uma agência:

- Ministério da Economia, com R\$ 300 milhões
- Ministério da Educação, R\$ 300 milhões
- Ministério da Justiça e Segurança Pública, R\$ 32,7 milhões
- Ministério de Minas e Energia, R\$ 50 milhões
- Ministério da Saúde, R\$ 2,295 bilhões
- Ministério do Trabalho e Previdência, R\$ 25 milhões
- Ministério da Cidadania, R\$ 300 milhões
- Agência Nacional de Aviação Civil, R\$ 4 milhões

Os valores não foram desbloqueados, mas sim remanejados. Ou seja, transferido de uma verba que não estava sendo usada para outra mais urgente. E cada área decidirá como usar o recurso.

"As realocações ocorrem após a reavaliação, por essas pastas, da previsão de pagamentos a serem realizados dentro do exercício e mediante justificativa técnica de que tais despesas obrigatórias não serão executadas financeiramente no exercício", diz o Ministério da Economia, em nota.

Ou seja, segundo o ministério, as pastas fizeram uma reavaliação e perceberam que não vão mais precisar de parte da verba que estava separada para o pagamento de despesas obrigatórias, porque estas não vão mais se realizar. Com isso, conseguiram remanejar esse dinheiro para outras áreas.

Ainda de acordo com o Ministério da Economia, o Orçamento de 2022 continua bloqueado em R\$ 15,380 bilhões para cumprimento do teto de gastos, a regra fiscal que limita o crescimento das despesas da União.

Há a expectativa de que o Ministério da Economia anuncie em meados deste mês um desbloqueio de parte desses recursos que estão bloqueados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/12/2022

'PEC DA TRANSIÇÃO' AMPLIA PODER AO CONGRESSO SOBRE DESTINO DE ESPAÇO FISCAL

Comissões da Câmara e do Senado poderão decidir o destino do espaço fiscal aberto com a proposta. Na versão proposta pela equipe de transição, esse poder seria apenas da equipe de Luiz Inácio Lula da Silva

Por Manoel Ventura — Brasília



Prédio do Congresso Nacional, em Brasília Pedro França/Agência Senado

O texto da "PEC da Transição" aprovado nesta terça-feira pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado empodera o Congresso Nacional sobre o destino do espaço fiscal aberto com a proposta no ano que vem. O texto permite que as comissões permanentes da Câmara e do Senado também decidam a alocação das despesas que serão permitidas com a PEC, ao contrário da proposta original, que dava este poder apenas à equipe do

governo de transição de Luiz Inácio Lula da Silva. O relator do Orçamento de 2023 também terá esse poder.

A Proposta de Emenda à Constituição, prioridade do governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva, abre um espaço de R\$ 168,9 bilhões por ano. A PEC diz que espaço fiscal aberto "poderá" ser usado para atender as demandas da equipe de transição e das comissões permanentes da Câmara e do Senado (como os colegiados que tratam de transporte e infraestrutura). A versão anterior da PEC, apresentada pelo novo governo, dizia que apenas a transição poderia escolher a destinação do recurso.

O novo governo irá usar o espaço da PEC para manter o Bolsa Família em R\$ 600 e também recompor gastos do Orçamento do próximo ano. Só há no Orçamento de 2023 um espaço de R\$ 105 bilhões para o programa social, que custa R\$ 175 bilhões ao ano.

Essa diferença será coberta pela PEC, que também abre o Orçamento para outras despesas. É o destino dessas despesas que está em disputa e que poderá ser escolhida pelos parlamentares.



Na versão aprovada pela CCJ, a PEC diz que espaço fiscal aberto "poderá" ser usado para atender as demandas da equipe de transição e das comissões permanentes da Câmara e do Senado (como os colegiados que tratam de transporte e infraestrutura). A versão anterior da PEC, apresentada pelo novo governo, dizia que apenas a transição poderia escolher a destinação do recurso.

Pelo texto da PEC, o Congresso, por meio do relator do Orçamento e também das comissões, poderá escolher o destino do espaço fiscal aberto com a proposta. Na primeira versão do projeto, apenas o governo de transição teria esse direito.

Além disso, o relator do Orçamento de 2023, senador Marcelo Castro (MDB-PI), fica autorizado a apresentar emendas para a ampliação de dotações orçamentárias. Essas emendas não estarão sujeitas aos limites das emendas individuais dos parlamentares, a que todos têm direito.

Na avaliação de técnicos do Congresso, na prática, as demandas do novo governo vão concorrer com as demandas dos parlamentares. Num exemplo hipotético, o governo eleito pode pedir um valor para habitação, enquanto parlamentares poderiam sugerir que esse dinheiro fosse destinado para pavimentação — e quem vai definir, no fim, será o relator.

Esse movimento dá poderes ao Congresso Nacional, na medida em que os parlamentares vão escolher a destinação de grande parte da verba obtida com a PEC.

Por outro lado, o recurso escolhido pelo Congresso precisará ficar nas classificações normais de despesas e não serão tratadas como emendas. Ou seja, não se trata de um novo tipo de emenda parlamentar.

O orçamento secreto, tecnicamente chamado de emendas de relator, ficou marcado pelo poder que o Congresso tem sobre os gastos — inclusive depois da aprovação do Orçamento.

Diferentemente do orçamento secreto, porém, após a aprovação do Orçamento, o governo terá mais autonomia sobre a verba, o que não ocorre no esquema das emendas de relator usadas durante o governo Jair Bolsonaro (PL).

A PEC deixa claro que o espaço fiscal aberto só poderá ser enquadrado como despesas obrigatórias (chamadas tecnicamente de RP1) e discricionárias (RP2). Esses marcadores sempre existiram no Orçamento. As emendas de relator, do orçamento secreto, têm outro marcador, o RP9.

Isso faz diferença porque ter seu próprio marcador orçamentário faz o Congresso ter total poder sobre a emenda, enquanto as despesas discricionárias do Executivo são comandadas pelos ministérios.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/12/2022

‘NÃO PODEMOS CARIMBAR A ILEGALIDADE COMO ALGO TOTAL NA AMAZÔNIA’ DIZ PRESIDENTE DA CNA SOBRE MEDIDA DA UNIÃO EUROPEIA

Acordo do bloco, apresentado na terça-feira, põe como meta para todas as empresas exportadoras uma cadeia de produção livre de desmatamento

Por Renan Monteiro — Brasília

O presidente da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), João Martins, criticou nesta quarta-feira o acordo da União Europeia que visa proibir a importação de produtos oriundos de áreas de desmatamento, indicando que a medida não pode servir para uma barreira para o agronegócio brasileiro.

— A Amazônia é uma região extremamente complexa, nós não podemos pura e simplesmente carimbar a ilegalidade como algo total na região. Não é por aí. Precisa-se haver uma separação

bem clara sobre o que é feito no âmbito da ilegalidade e o que é feito dentro da legalidade, que é a nossa produção agropecuária — disse Martins.



Regularização fundiária seria a melhor saída para identificar e prevenir as atividades ilegais de desmatamento Divulgação/ Imagem de Drone/Amazônia

O presidente da entidade que representa os produtores rurais defendeu a regularização fundiária como a melhor saída para identificar e prevenir as atividades ilegais de desmatamento, respaldando as atividades legais. Nesta quarta-feira, os diretores técnicos da CNA apresentaram o balanço do ano de 2022 e as expectativas do agro brasileiro para 2023.

A Confederação da Agricultura e Pecuária reconhece que a medida da União Europeia é 'preocupante' para o agronegócio brasileiro e está acompanhando os próximos passos do bloco de 27 países, que deve formalizar o acordo nas próximas semanas.

O presidente da CNA afirmou ainda ter participado de reuniões com embaixadores europeus para tratar do escopo da nova regulamentação — discutida desde 2021. Uma nova reunião do embaixador da União Europeia com representantes da entidade brasileira está prevista para esta semana.

Impacto no agro

A medida europeia prevê a lisura total da cadeia produtiva em relação à proveniência do desmatamento e não faz distinção entre o desflorestamento de terras legais e ilegais. Na prática, o acordo alcançado entre os membros da União Europeia nesta semana define que todas as empresas exportadoras passem a apresentar um "due diligence" dos produtos importados ao bloco.

Farinha de grilo, queijo de plantas: As inovações das empresas em busca da comida do futuro — A nossa preocupação é com o impacto para o Agro e que a medida não seja além do necessário. Que ela esteja de acordo com as regras internacionais da Organização Mundial do Comércio (OMC). O texto final ainda não saiu e ainda há muitas dúvidas, inclusive com a extensão da cadeia de produção — cita a diretora de relações internacionais da CNA, Sueme Mori.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/12/2022

PETROBRAS REDUZ PREÇOS DE VENDA DE GLP PARA AS DISTRIBUIDORAS EM 9,7%

Preço do botijão de 13 quilos passou de R\$ 46,59 para R\$ 42,04
Por Bruno Rosa

Um dia após anunciar a redução nos preços da gasolina e do diesel, a Petrobras informou que a partir de amanhã, 08/12, o preço médio de venda de GLP (gás de botijão) para as distribuidoras passará de R\$ 3,5837 por quilo (kg) para R\$ 3,2337/kg. Assim, o tamanho padrão de 13 quilos passará de R\$ 46,59 para R\$ 42,04. É uma queda de 9,7%.

No último dia 17 de novembro, a estatal havia reduzido o preço do GLP de R\$ 49,19 (13 quilos) para R\$ 46,59 (13 quilos), formando, assim cinco reduções seguidas. Até chegar ao consumidor final são acrescentados ainda impostos e margem dos revendedores, fazendo com o que o preço do botijão seja maior.

Segundo a estatal, essa redução acompanha a evolução dos preços de referência e é coerente com a sua prática de preços, "que busca o equilíbrio dos seus preços com o mercado, mas sem o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações e da taxa de câmbio".

A redução de preços da estatal ocorre em um momento em que as vendas do GLP atingiram queda recorde. O mês de julho teve o menor consumo dos últimos 11 anos, de acordo com dados divulgados pela Agência Nacional do Petróleo (ANP) e do Observatório Social do Petróleo (OSP), ligado à Federação Nacional dos Petroleiros (FNP).

Segundo dados da ANP, a queda na venda de GLP foi de 10,9% em julho em comparação com o mesmo mês de 2021. Os números da ANP apontam ainda que os sete primeiros meses deste ano registraram o pior desempenho do comércio de botijão de gás desde 2015.

Semana passada, o valor médio do GLP praticado na Região Norte ficou em R\$ 118,50, segundo a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis). É maior que os R\$ 117,97 da semana passada. Houve avanço nos preços nas regiões Sul, cujo valor passou de R\$ 111,16 para R\$ 111,56, e Sudeste (de R\$ 106,70 para R\$ 106,90). Já nas regiões Centro-Oeste caiu semana passada, de R\$ 114,09 para R\$ 113,09, e Nordeste, de R\$ 110,39 para R\$ 109,77.

Em movimento inverso, as duas principais refinarias privatizadas do Brasil localizadas no Amazonas e na Bahia reajustaram o preço do gás de botijão (GLP) semana passada. Juntas, as unidades de Manaus e Mataripe somam pouco mais de 20% da capacidade de refino do país.

A Refinaria de Manaus (Reman), cuja venda pela Petrobras para o Grupo Ream foi finalizada semana passada, reajustou o preço entre R\$ 0,84 e R\$ 0,93 por quilo, segundo as empresas do setor. A Ream Participações não detalhou o percentual de reajuste. A empresa disse que a alta ocorreu para suprir os custos com aquisição do GLP junto à base da Petrobras, em Urucu, município de Coari, a 370 quilômetros de Manaus.

Já a Refinaria de Mataripe, na Bahia, controlada hoje pela Acelen, do fundo árabe Mubadala, elevou o preço do GLP em 0,8% a partir do dia 1 deste mês aos distribuidores. O aumento é de cerca de R\$ 0,03 em média por quilo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/12/2022

TARCÍSIO PROMETE PUBLICAÇÃO DE EDITAL DE TREM SP-CAMPINAS PARA 1º SEMESTRE DE 2023

Governador também disse que vai iniciar estudos para eventual privatização da Sabesp 'imediatamente'

Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo



Governador eleito de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), durante debate na TV Globo Fábio Tito/G1

O governador eleito de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou nesta quarta-feira que o edital do projeto do Trem Intercidades, que ligará a cidade de São Paulo a Campinas, será publicado ainda no primeiro semestre de governo, logo após a realização do leilão do trecho norte do Rodoanel Mário Covas, que está previsto para março de 2023.

— A primeira grande prioridade é o Rodoanel, a nossa ideia é fazer o leilão em março, estamos discutindo o modelo com o mercado e estamos otimistas. (...) Na sequência, a gente deve publicar o edital do Trem Intercidades, no primeiro semestre do ano que vem. Vai ser a primeira ferrovia de passageiros de média intensidade do Brasil — disse Tarcísio.

Os dois projetos foram promessas do ex-governador João Doria (então no PSDB) em 2018, mas não saíram do papel. O trecho norte do Rodoanel teve o edital suspenso em abril deste ano pelo sucessor do então tucano, o governador Rodrigo Garcia (PSDB), para evitar que o certame fosse um fracasso. O plano prevê que o grupo privado que vença a licitação construa o trecho Norte do Rodoanel e, como a obra envolve riscos, grandes operadores avaliavam que não havia sustentabilidade financeira no projeto.

Depois de suspender o leilão, Garcia chegou a prometer sua realização em dezembro deste ano, o que também não foi cumprido. Questionado sobre a atratividade do projeto, Tarcísio afirmou que está otimista. O projeto prevê investimentos de R\$ 3,4 bilhões de investimentos.

— Tem a questão de ajuste do modelo (da concessão), o mercado está começando a se sentir confortável com o modelo e a gente precisa dar o tempo de preparação necessário. Em março, a gente vai fazer esse leilão. O leilão se torna bem-sucedido quando você conversa com a iniciativa privada, quando você começa a perceber o que é que está pegando, a gente vai conversando com os fundos, com os interessados, então eu tô otimista com relação ao sucesso do leilão — afirmou ele.

O governador eleito também afirmou que deverá começar os estudos para uma eventual privatização da Sabesp, companhia de água e esgoto controlada pelo governo paulista, "imediatamente".

— Vamos iniciar imediatamente o estudo (sobre a viabilidade da privatização) da Sabesp, sem paixões. A gente quer construir o melhor modelo e eu acredito muito no modelo da empresa privada na questão da Sabesp porque para mim a Sabesp é muito semelhante ao modelo da Eletrobrás, é uma empresa que já está listada em Bolsa — afirmou.

Durante a campanha, Tarcísio evitou prometer a privatização da empresa de água e esgoto para evitar ruzgas com prefeitos paulistas e funcionários da Sabesp, historicamente reticentes à desestatização da companhia. O governador eleito tem dito que a privatização poderá ser um caminho para dar fôlego à empresa para a realização de investimentos e antecipar a meta de universalização dos serviços de água e esgoto em cinco anos. Hoje, o marco legal do saneamento prevê a universalização em todo o país para 2033.

Tarcísio também defendeu a desvinculação de receitas carimbadas do orçamento, algo que, em sua visão, destravaria investimentos em infraestrutura. A bandeira foi defendida durante todo o mandato de Jair Bolsonaro pelo ministro Paulo Guedes, mas pouco foi feito nesse sentido.

— O Estado tem que ter capacidade de investimento, mas acho que em algum momento a gente vai ter que discutir a questão orçamentária, o excesso de vinculação de receita, porque isso tira do gestor a opção de gerenciar recursos. É algo inescapável a desvinculação de receitas. (...) Isso vai destravar o investimento de infraestrutura — disse.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/12/2022

VAZAMENTO DE GÁS NA USIMINAS DEIXA 15 TRABALHADORES HOSPITALIZADOS

Segundo a siderúrgica, situação operacional está controlada e a causa do acidente está sendo investigada

Por Carolina Nalin — Rio



Vista aérea da usina siderúrgica Usiminas em Ipatinga, no Vale do Aço, em Minas Gerais Agência O Globo

Um vazamento de gás na siderúrgica Usiminas em Ipatinga, no Vale do Aço, em Minas Gerais, levou pelo menos 15 trabalhadores terceirizados a serem hospitalizados na noite desta terça-feira. Segundo a companhia, a situação operacional está controlada e a causa do acidente está sendo investigada.

A informação foi confirmada pela Usiminas ao GLOBO nesta quarta-feira. A empresa disse que os funcionários terceirizados foram "prontamente atendidos" após inalação de gás. Segundo a empresa, cinco trabalhadores estão na Unidade de Terapia Intensiva (UTI) no Hospital Márcio Cunha e outros dez em observação.

O GLOBO questionou a empresa sobre o gás que foi vazado, mas não obteve resposta.

Em nota divulgada nesta quarta-feira, o Sindicato dos Metalúrgicos de Ipatinga e Região (Sindipa) disse que está cobrando informações da direção da empresa, além de contato com os trabalhadores atingidos. O sindicato informou ainda ter tomado medidas exigindo condições seguras de trabalho.

Veja a íntegra do comunicado da Usiminas:

"Em relação à ocorrência registrada ontem, 6/12, por volta das 20h30, na Usina de Ipatinga, que levou à hospitalização de trabalhadores por inalação de gás, a Usiminas esclarece que os empregados foram prontamente atendidos. Cinco pessoas permanecem em cuidado intensivo no Hospital Márcio Cunha e outros dez em observação. A empresa está prestando toda a assistência necessária aos empregados e a situação operacional na Usina já se encontra controlada. As causas do acidente estão sendo investigadas e tão logo seja possível, a empresa dará novos esclarecimentos."

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/12/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MERCADO ESPERA MANUTENÇÃO DA SELIC, MAS CRESCEM AS INCERTEZAS SOBRE INÍCIO DO CICLO DE QUEDA DA TAXA

Com discussões em torno do aumento de gastos pelo governo no próximo ano, alguns analistas já veem até possibilidade de uma alta dos juros

Por Italo Bertão Filho, Marianna Gualter e Daniel Tozzi Mendes

O mercado ainda espera que o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central mantenha a taxa Selic estável, em 13,75% ao ano, na reunião desta quarta-feira, 7. Mas essa avaliação já não é unânime. Desde a pesquisa pré-reunião do Copom feita pelo Estadão/Broadcast em outubro, todos os analistas projetavam juros sem mudanças nesta reunião e na de fevereiro. Mas os movimentos feitos pelo novo governo para ampliar gastos a partir do ano que vem aumentaram as incertezas fiscais e fizeram com que um novo aumento na Selic agora entrasse no radar - pelo menos duas instituições (Austin Rating e Barra Peixe Investimentos) projetam um aumento de 0,25 ponto nesta quarta-feira, 6. Além disso, cresceram as incertezas em relação ao início do ciclo de redução dos juros.

“Precisamos de mais informações com relação ao que o próximo governo irá fazer em termos de política econômica, ainda não temos informações de quem será o ministro da Fazenda”, diz o economista-chefe para Brasil do Rabobank, Maurício Une, que conservou, por ora, o cenário de manutenção da Selic estável até junho de 2023, quando prevê o início do ciclo de cortes. “Por mais que a PEC de Transição sinalize que podemos ter fragilidades fiscais à vista, ainda estamos sem novidades em relação a quaisquer outras medidas que podem ser tomadas para mitigar esse impacto.”

O Rabobank espera a Selic a 11% no fim de 2023 e a 8% em 2024, até o momento sem viés. “Só indicará viés se continuarmos sem ver uma contrapartida de medidas mitigantes”, diz. Caso isso ocorra, Une pontua que seria mais prudente o BC manter a taxa de juros no nível atual por tempo prorrogado, ao invés de retornar os aumentos. “Até porque não temos visto uma deterioração significativa das expectativas inflacionárias.”

Na Tendências, o economista-sênior Silvio Campos Neto espera juros estáveis até julho do ano que vem. Para ele, o nível “bastante elevado” da Selic e a esperada desaceleração da atividade econômica no próximo ano, além da recessão global, indicam que o trabalho da política restritiva já estará concluído em 2023.

O economista avalia que o risco de elevação da taxa para além do nível atual é pouco provável e só aconteceria se a PEC da Transição passasse como tinha sido enviada ao Senado, com gastos acima do teto de quase R\$ 200 bilhões. A incerteza quanto ao texto final a ser aprovado no Congresso fez com que a Tendências prorrogasse a expectativa para o começo do ciclo de redução dos juros, de junho para julho, e elevasse a projeção para a Selic ao fim de 2023, de 11,5% para 12%.

Para 2024, a projeção de Selic a 8,5% tem viés de alta, segundo o economista da Tendência. “O fiscal mais frouxo deve levar a uma política monetária mais apertada.”



Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central decide nesta quarta, 7, a taxa Selic Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O economista da Pezco Helcio Takeda alterou a projeção do início do corte de juros do primeiro trimestre de 2023 para o quarto, com manutenção dos juros prevista até novembro. Takeda não descarta, porém, a possibilidade de altas entre 0,25 ponto porcentual e 0,50 ponto entre a primeira e a segunda reunião do Copom em 2023. O desenrolar, segundo o economista, vai depender do desfecho da PEC de Transição, com a quantidade de recursos alocados fora do teto de gastos.

Takeda mantém, por ora, projeção de juros a 12,75% no fim de 2023 e 11,25% no fim de 2024, ambas com viés de alta, em razão de uma potencial deterioração das expectativas de inflação em decorrência do possível aumento do gasto público.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/12/2022

BNDES E APEX SERÃO INTEGRADOS A NOVO MINISTÉRIO DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR

Estruturas passarão a ser subordinadas ao novo Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio Exterior (Mdic), que será recriado

Por André Borges

BRASÍLIA - O governo de transição confirmou que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) terão suas estruturas subordinadas ao novo Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio Exterior (Mdic), que será recriado.

A informação foi confirmada pelo ex-ministro e coordenador da transição de governo, Aloizio Mercadante. Hoje, a estrutura do BNDES, que é o principal instrumento de fomento do governo federal, está debaixo do Ministério da Economia. Já a Apex Brasil, que é um serviço social autônomo, está vinculada ao Ministério das Relações Exteriores (MRE).



Aloizio Mercadante confirmou, ainda, o retorno dos ministérios da Fazenda e do Planejamento

Mercadante disse ainda que os financiamentos do BNDES deverão ser reorientados, porque hoje estão muito concentrados na agricultura, enquanto o apoio à indústria e a pequenas e médias empresas foi deixado de lado.

Paralelamente, o governo eleito também vai recriar as estruturas dos ministérios da Fazenda e do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), com a

estratégia de que as áreas hoje aglutinadas no Ministério da Economia sejam reorganizadas, sem gerar custos para a máquina estatal.

“Houve efetivamente desmonte da política industrial e da política de comércio exterior do Brasil”, comentou Aloizio Mercadante. “Então, esses três ministérios vão voltar a existir”, comentou Mercadante. “Essas estruturas tinham uma política muito mais competente com essa distribuição do que com a ideia de você pegar e jogar tudo na Economia.”

A equipe de transição do governo Lula que atua na área de indústria e comércio também acredita que há possibilidade de o governo eleito submeter ao Congresso uma reforma tributária que tenha capacidade de ser aprovada no primeiro ano de governo. A informação foi dada pelo membro do grupo de transição, o ex-governador do Rio Grande do Sul Germano Rigotto. Um atalho para isso seria trabalhar em cima de propostas de emenda constitucional (PEC) que já tramitam no Congresso, como as PECs 45 e 110.

“Não temos como não ter reforma tributária. Essa já é uma decisão. Quem sabe, nos seis primeiros meses de governo e, no máximo, no primeiro ano, nós tenhamos essa reforma aprovada no Congresso Nacional”, comentou Rigotto.

Há preocupação, ainda, em tentar viabilizar uma proposta efetiva para a reforma administrativa, que trata da reestruturação do serviço público em todo o País. Durante conversa com jornalistas, o grupo de transição expôs a preocupação com o processo de descapitalização do BNDES, além do repasse de seus ganhos para o Tesouro Nacional, em vez da conversão desses recursos para aplicar no crescimento do País.

“Só para ter uma ideia, o BNDES já representou, em termos de desembolso para a área de infraestrutura, 1,25% do PIB. Hoje, representa apenas 0,25%, e isso se considerado um resíduo de empréstimos de longo prazo que foram feitos em anos anteriores”, disse Mercadante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/12/2022

PEC DA TRANSIÇÃO: EQUIPE DE LULA QUER BARRAR EMENDA QUE REDUZ GASTOS EXTRAS PARA R\$ 100 BI

Texto aprovado ontem em comissão do Senado aumenta o teto de gastos em R\$ 145 bilhões para pagar o programa Bolsa Família

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA - Os negociadores do governo eleito tentam segurar o avanço de apoio à emenda protocolada nesta quarta-feira, 7, por um grupo de 32 senadores que reduz para R\$ 100 bilhões o aumento do limite do teto de gastos na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição para pagar as despesas do Bolsa Família.

No texto aprovado ontem na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, o valor foi fixado em R\$ 145 bilhões para pagar o programa Bolsa Família, que substituirá o Auxílio Brasil no governo Lula. A proposta deve ser votada nesta quarta no plenário da casa.



Oriovisto Guimarães. FOTO: DIVULGAÇÃO

A emenda também altera para 30 de junho de 2023 o prazo do governo para encaminhar ao Congresso projeto de lei complementar com o novo arcabouço fiscal que substituirá o teto de gastos – regra que limita o crescimento das despesas do governo à variação da inflação. O prazo do texto atual está fixado em 31 de agosto de 2023.

O senador Oriovisto Guimarães (Podemos-PR) encabeça a assinatura da emenda, que tem apoio de mais de 31 senadores do Podemos, PSD, PSDB, PP, MDB, União e PL.

Na justificativa, os senadores afirmam que o valor de R\$ 145 bilhões é exagerado para as reais necessidades de adequação do orçamento público.

“O valor de R\$ 100 bilhões de reais seria suficiente para dar a margem de manobra inicial no orçamento para adequação das despesas no orçamento público”, justificam os autores.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/12/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA REMANEJA R\$ 3,3 BI NO ORÇAMENTO PARA EVITAR PARALISAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

De acordo com a portaria, maior parte do remanejamento ocorreu dentro do orçamento da Saúde, com R\$ 2,3 bilhões

Por Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA – Em meio ao risco de paralisação de programas e serviços por falta de verbas no fim do ano – como o pagamento de bolsistas da Capes –, o Ministério da Economia publicou uma portaria remanejando R\$ 3,3 bilhões em despesas obrigatórias para gastos chamados discricionários – aqueles destinados ao custeio da máquina pública e a investimentos. A medida foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União.

Segundo a Economia, a realocação será dentro dos próprios ministérios, sem alterar os limites de empenho de cada pasta. Cabe a cada ministério alocar internamente esses recursos, conforme suas prioridades.



“As realocações ocorrem após a reavaliação, por essas pastas, da previsão de pagamentos a serem realizados dentro do exercício e mediante justificativa técnica de que tais despesas obrigatórias não serão executadas financeiramente no exercício”, afirmou a pasta, em nota. “O Ministério da Economia reforça também que estão assegurados os pagamentos de todas as despesas obrigatórias que serão de fato executadas até o fim do exercício”, completou.

De acordo com a portaria, a maior parte do remanejamento ocorreu dentro do orçamento da Saúde, com R\$ 2,3 bilhões. Na sequência aparecem Educação (R\$ 300 milhões), Cidadania (R\$ 300 milhões), Economia (R\$ 300 milhões), além de Trabalho e Previdência (R\$ 50,8 milhões), Minas e Energia (R\$ 50 milhões), Justiça (33,7 milhões) e Ciência e Tecnologia (R\$ 20 milhões). Houve ainda mudanças menores no Ministério do Meio Ambiente, na Anac e na ANTT.

Na última segunda-feira, o próprio Ministério da Economia voltou a reconhecer que a situação orçamentária e financeira no final de 2022 é desafiadora. Segundo a pasta, houve um aumento atípico e acima do esperado das despesas obrigatórias com benefícios previdenciários.

Além disso, a anulação da Medida Provisória que postergava para 2023 os efeitos da lei Paulo Gustavo, significou, na prática, a criação de uma despesa obrigatória extra de R\$ 3,9 bilhões a ser paga ainda neste ano, sem indicação de fonte de recursos para fazer frente a esse gasto. Segundo a Economia, esses dois fatores pressionam o espaço dentro do teto de gastos – regra que limita o crescimento das despesas à variação da inflação. No quinto bimestre, foi necessário um bloqueio adicional de R\$ 5,7 bilhões no fim do mês passado, e o total de recursos congelados no Orçamento deste ano subiu para R\$ 15,4 bilhões.

Educação

No dia 1º de dezembro, em um intervalo de menos de seis horas, o governo de Jair Bolsonaro (PL) desbloqueou e voltou a bloquear os recursos das universidades e institutos federais.

Um montante de R\$ 344 milhões tinha sido liberado para uso das instituições pelo Ministério da Educação (MEC). Antes que a verba pudesse ser usada para qualquer pagamento, o Ministério da Economia, no entanto, fez novo bloqueio no fim da tarde.

O contingenciamento começa a afetar o pagamento de bolsas da Capes.

Passaportes

No dia 25 de novembro, o Ministério da Economia liberou um crédito suplementar de R\$ 37,365 milhões para a Polícia Federal utilizar no sistema de emissão de passaportes, serviço suspenso por falta de verbas do dia 19 de novembro a 1º de dezembro.

Segundo o presidente da Associação Nacional dos Delegados de Polícia Federal (ADPF), Luciano Leiro, seriam necessários, porém, R\$ 74 milhões para a manutenção da emissão de passaportes até o final do ano, o dobro do valor liberado pelo Ministério da Economia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/12/2022

EMPRESAS DE ENERGIA SOLAR SE PREPARAM PARA EXPANSÃO MESMO COM FIM DE INCENTIVO REGULATÓRIO

Segundo representantes do setor, a demanda de energia elétrica tende a crescer e impulsionar as companhias que atuam no segmento

Por GD SUN

O término da isenção do pagamento da Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD) não deve interromper o ciclo de crescimento da geração distribuída (GD) no Brasil, na opinião de representantes do setor. Nos últimos três anos, a capacidade instalada em GD aumentou cerca de

500% no País, passando de 2,5 gigawatts (GW) no final de 2019 para os atuais 15,3 GW, segundo dados da Associação Brasileira de Geração Distribuída (ABGD).

“Mesmo sem a isenção da tarifa, o mercado de GD continuará em expansão, e o consumo per capita de eletricidade vai ser cada vez maior. O destaque continua sendo a fonte de energia solar, que representa 98% do setor”, afirmou Guilherme Chrispim, presidente da ABGD, durante o debate ‘Caminhos da energia Ssolar no Brasil: desafios e oportunidades’, promovido pelo Estadão.



Divulgação

O incentivo para empresas do segmento foi criado no início de 2022 com o Marco Legal da Geração Distribuída (Lei 14.300/2022), que isenta os sistemas do pagamento da TUSD até 2045. Para serem incluídas nesta regra, no entanto, as plantas precisam ser aprovadas pelo regulador até 6 de janeiro de 2023.

Chrispim também lembra que a data limite ainda pode ser alterada pelo Projeto de Lei nº

2.703/2022, que tramita no Congresso e propõe a extensão do prazo por mais um ano, até janeiro de 2024. Contudo, as principais companhias do setor não contam com esse adiamento para continuar crescendo.

A GDSUN, empresa que atua no desenvolvimento e geração de energia solar, programou-se há algum tempo para o final da janela regulatória. “Traçamos nossos planos de expansão baseados nesta data limite”, diz Arthur Sousa, CEO da GDSUN. A companhia projeta um crescimento de mais de 300% na capacidade instalada nos próximos anos, saltando dos atuais 106 megawatt-pico (MWp) para 468 MWp no final de 2024.

Grandes consultorias, como a PwC, também acompanham de perto a evolução da oferta e o aumento da demanda por esta fonte energética. “Os projetos de GD e energia solar estão atraindo muitas empresas. De companhias de óleo e gás até varejistas, estão todos olhando para o setor”, afirma Mauro Nucci de Toledo, diretor de Energia da Strategy&, empresa global de consultoria de estratégia da PwC.

Entre os benefícios do sistema, a GD permite que o consumidor atue como participante da geração de energia e não seja apenas um usuário do sistema cativo tradicional. Somam-se a esse protagonismo uma maior eficiência energética, a economia financeira e a sustentabilidade inerente às fontes de energia renováveis. O resultado é uma perspectiva de crescimento anual médio de mais de 20% da geração distribuída no Brasil até 2030, na perspectiva da Strategy& PwC. “É uma taxa muito elevada”, afirma Toledo.

De acordo com a ABGD, 85% da potência atual da GD vem da chamada microgeração, quase sempre originada em sistemas instalados nos telhados das residências ou de comércios locais. “As pessoas começam a perceber que faz mais sentido colocar módulos de energia solar em casa do que pagar conta de energia para distribuidora”, afirma Chrispim, presidente da entidade.

Os outros 15% da capacidade instalada ficam com empresas como a GDSUN, especializadas na implementação e operação de usinas solares que podem atingir até 5 MWp de potência e atendem clientes com alta demanda de energia elétrica.

Treinamento de mão de obra

Como em qualquer setor que passa por um crescimento significativo, os gargalos também existem. No setor de geração de energia solar, um dos principais desafios está na contratação de profissionais qualificados, já que o investimento em plantas fotovoltaicas é descentralizado e

acontece em todas as regiões brasileiras. “Estamos presentes em 44 cidades, espalhadas do Norte ao Sul do País”, afirma Sousa, da GDSUN.

Por isso, a companhia investe em treinamento e qualificação de mão de obra local, atraindo e mantendo talentos durante todo o período de instalação e operação das usinas. “Desenvolvemos um trabalho de profissionalização nas comunidades locais, e isso se reflete na eficiência da operação”, conclui o executivo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/12/2022

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

RECEITA DA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA CRESCEU 74% EM NOVEMBRO

Segundo Abrafrigo, valor alcançou US\$ 872,7 milhões no mês

Por Fernando Lopes, Valor — São Paulo



Segundo Abrafrigo, valor alcançou US\$ 872,7 milhões no mês – Foto: Alexandre Meneghini/AP

As exportações de carne bovina (in natura e processada) do país somaram 173,8 mil toneladas e renderam US\$ 872,7 milhões em novembro, de acordo com dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) compilados pela Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo). Em relação ao mesmo mês do ano passado, o volume cresceu 65,2% e a receita, 74,2%.

Em boa medida, o forte aumento pode ser creditado à baixa base de comparação, uma vez que há um ano a China, principal destino da proteína, ainda mantinha um embargo à carne brasileira, adotado após a identificação de casos atípicos da doença da vaca louca em Minas Gerais e em Mato Grosso.

A Abrafrigo realçou, contudo, que o volume caiu para menos de 200 mil toneladas depois de quatro meses e que a receita ficou abaixo de US\$ 1 bilhão após superar essa marca por oito meses seguidos.

Mesmo com a desaceleração, de janeiro a novembro deste ano, os embarques chegaram a 2,159 milhão de toneladas, 25,8% mais que em igual período do ano passado, ao passo que a receita aumentou 44%, para US\$ 12,2 bilhões.

Com a retomada das compras depois do embargo, a China importou 1,149 milhão de toneladas nos primeiros 11 meses de 2022, um avanço de 59% em relação ao mesmo intervalo de 2021. A receita das vendas cresceu 93%, para US\$ 7,48 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/12/2022

CORREÇÃO: BNDES TEM MAIS DE R\$ 100 BILHÕES EM FINANCIAMENTO AO SANEAMENTO, DIZ MONTEZANO

Por Lucianne Carneiro e Paula Martini, Valor — Rio

Diferentemente da nota veiculada mais cedo, o BNDES tem mais de R\$ 100 bilhões em financiamento ao saneamento - e não meio trilhão de reais conforme anteriormente mencionado no texto publicado às 11h55. Esse último valor refere-se ao montante da “fábrica de projetos” do banco, Programa de estruturação de privatizações e concessões para entes públicos (federal, estadual e municipais), e que inclui outras áreas além de saneamento, como rodovias e portos. Segue a íntegra da nota corrigida:

Ao falar sobre o trabalho do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) na área de saneamento, o presidente da instituição, Gustavo Montezano, estimou em mais de R\$ 100 bilhões o valor do financiamento na área, considerando tanto os valores já confirmados quanto os que estão em análise.

Além disso, a instituição contabiliza quase meio trilhão de reais na chamada “fábrica de projetos” do banco, Programa de estruturação de privatizações e concessões para entes públicos (federal, estadual e municipais), e que inclui outras áreas além de saneamento.

“A gente está falando em quase meio trilhão de reais, entre operações já realizadas e operações que a gente está deixando no pipeline para a próxima gestão do banco. É muito investimento”, disse Montezano, ao participar do BNDES Day, na sede do banco, no Centro do Rio.

O diretor de Concessões e Privatizações do BNDES, Fabio Abrahão, detalhou os recursos e falou sobre a modernização trazida pela gestão na área de saneamento nos últimos anos. O montante total – que considera o capital imobilizado, que é a soma de investimento com compromisso de investimento, com outorgas, ou assunção de dívidas, mais os projetos em análise – deve chegar a R\$ 470 bilhões até o fim do ano.

Desse total, são R\$ 250 bilhões de capital imobilizado, que chegará próximo a R\$ 270 bilhões até o fim do ano, segundo Abrahão, mais “um legado próximo de R\$ 200 bilhões para o próximo ciclo”.

“O saneamento é um tema que a gente se debruçou fortemente. Quando olha o saneamento, essa carteira impacta positivamente em torno de 40 milhões de brasileiros, é uma resposta portanto do tamanho que o Brasil precisa”, afirmou o diretor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/12/2022

BNDES TEM MAIS DE R\$ 100 BILHÕES EM FINANCIAMENTO AO SANEAMENTO, DIZ MONTEZANO

Além disso, a instituição contabiliza quase meio trilhão de reais na chamada “fábrica de projetos” do banco, Programa de estruturação de privatizações e concessões para entes públicos (federal, estadual e municipais), e que inclui outras áreas além de saneamento

Por Lucianne Carneiro e Paula Martini, Valor — Rio



Gustavo Montezano, presidente do BNDES — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Diferentemente da nota veiculada mais cedo, o BNDES tem mais de R\$ 100 bilhões em financiamento ao saneamento - e não meio trilhão de reais, conforme anteriormente mencionado no texto publicado às 11h55. Esse último valor refere-se ao montante da “fábrica de projetos” do banco, Programa de estruturação de privatizações e concessões para entes públicos (federal, estadual

e municipais), e que inclui outras áreas além de saneamento, como rodovias e portos. Segue a íntegra da nota corrigida:

Ao falar sobre o trabalho do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) na área de saneamento, o presidente da instituição, Gustavo Montezano, estimou em mais de R\$ 100 bilhões o valor do financiamento na área, considerando tanto os valores já confirmados quanto os que estão em análise.

Além disso, a instituição contabiliza quase meio trilhão de reais na chamada “fábrica de projetos” do banco, Programa de estruturação de privatizações e concessões para entes públicos (federal, estadual e municipais), e que inclui outras áreas além de saneamento.

“A gente está falando em quase meio trilhão de reais, entre operações já realizadas e operações que a gente está deixando no pipeline para a próxima gestão do banco. É muito investimento”, disse Montezano, ao participar do BNDES Day, na sede do banco, no Centro do Rio.

O diretor de Concessões e Privatizações do BNDES, Fabio Abrahão, detalhou os recursos e falou sobre a modernização trazida pela gestão na área de saneamento nos últimos anos. O montante total – que considera o capital imobilizado, que é a soma de investimento com compromisso de investimento, com outorgas, ou assunção de dívidas, mais os projetos em análise – deve chegar a R\$ 470 bilhões até o fim do ano.

Desse total, são R\$ 250 bilhões de capital imobilizado, que chegará próximo a R\$ 270 bilhões até o fim do ano, segundo Abrahão, mais “um legado próximo de R\$ 200 bilhões para o próximo ciclo”.

“O saneamento é um tema que a gente se debruou fortemente. Quando olha o saneamento, essa carteira impacta positivamente em torno de 40 milhões de brasileiros, é uma resposta portanto do tamanho que o Brasil precisa”, afirmou o diretor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/12/2022

VALE AVANÇA NA CISÃO DOS METAIS E PODE ATRAIR SÓCIO PARA O NEGÓCIO

A nova empresa que vai surgir, ainda sem nome e sede definidos, terá governança e gestão independentes

Por Francisco Góes, Valor — De Nova York



Eduardo Bartolomeo: A Vale está tentando atrair um sócio que ajude a destravar valor do negócio — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Dois meses depois de tornar-se pública a informação de que a Vale busca um parceiro para a área de metais, a operação avança a passos rápidos. A mineradora recebeu ofertas não vinculantes de potenciais sócios e trabalha para separar o negócio — responsável pela produção de níquel e cobre — do restante da companhia, cuja principal atividade é o minério de ferro. A nova empresa que vai surgir, ainda sem nome e sede definidos, terá governança e

gestão independentes. “Temos oportunidade de criar uma companhia especial, que vai criar muito valor para nossos acionistas”, disse ao Valor o presidente da Vale, Eduardo Bartolomeo.

O executivo foi enfático em dizer que a Vale não está vendendo os metais básicos, como é conhecido o segmento no jargão da indústria de mineração, mas tentando atrair um sócio que ajude

a destravar valor do negócio. Bartolomeo e diretores da Vale apresentam hoje os planos da mineradora para investidores na Bolsa de Nova York (Nyse). É o quarto “Vale Day” desde a tragédia de Brumadinho (MG), em 2019, quando uma barragem de rejeitos de minério de ferro se rompeu e matou 270 pessoas. É também o segundo encontro presencial com investidores na bolsa americana depois da epidemia global de covid-19.

A ideia da Vale, segundo Bartolomeo, é manter o controle acionário da nova empresa a ser criada mesmo que surja a oportunidade, em dois ou três anos, de abrir o capital em bolsa de valores. A Vale trabalha com um cenário de que essa nova companhia de metais possa, inclusive, vir a superar, em valor de mercado, o próprio valor da Vale. A mineradora tem valor de cerca de R\$ 420 bilhões, o maior entre as 20 maiores empresas brasileiras, superando a Petrobras. Embora não precise, neste momento, do dinheiro que o potencial sócio poderá aportar, a transação é importante considerando visão de médio e longo prazos.

A estimativa da Vale é que em dez anos seja preciso investir US\$ 20 bilhões (mais de R\$ 100 bilhões) para aumentar a produção de cobre até 900 mil toneladas anuais, cerca de três vezes a produção obtida em 2021 (296,8 mil toneladas). E para quase dobrar a produção de níquel, que foi de 168 mil toneladas no ano passado e chegaria em 300 mil toneladas por ano em uma década.

Em outubro, o britânico “Financial Times” publicou que a Vale tinha contratado assessores financeiros para ajudá-la a vender de 10% a 15% no negócio de metais, fatia avaliada em US\$ 2,5 bilhões, segundo estimativas de mercado ouvidas pelo jornal. O Valor apurou que o assessor financeiro é o Goldman Sachs, embora a Vale não fale em nomes por questões de confidencialidade. A reportagem também apurou que, embora o conselho de administração da Vale tenha dado sinal verde para a operação, nenhuma proposta foi ainda levada pela diretoria para apreciação dos conselheiros. Será preciso esperar que as propostas se tornem firmes, vinculantes.

“Vamos separar os metais [da Vale] para criar governança na qual teremos competência, capacidade e incentivos alinhados ao negócio, que se comporta de maneira diferente do minério de ferro”, disse Bartolomeo. A Vale tem experiência em operações semelhantes. Há dez anos, em 2012, a mineradora reuniu ativos de logística vinculados à carga geral (ferrovias e portos) e criou a Valor da Logística Integrada (VLI) para a qual atraiu sócios relevantes.

Agora, mais uma vez, todos os cuidados estão sendo tomados. O objetivo é que essa nova empresa tenha um conselho de administração de alto nível, comandado por um presidente (“chairman”) com experiência comprovada em minas subterrâneas. Boa parte das minas de níquel da Vale, no Canadá, estão debaixo do solo. Na passagem por Nova York para o “Vale Day”, Bartolomeo entrevistou executivo com passagem pela indústria automotiva para eventual posição no conselho da nova empresa. Esse colegiado será criado em colaboração com a Vale, e o CEO da mineradora deve ser vice-presidente do colegiado.

O pano de fundo que levou a Vale a apostar nesse movimento é a transição energética, a busca de países e empresas por investir em fontes de energia mais limpas para reduzir as emissões de gases poluentes. Bartolomeo diz que o mundo vive uma revolução energética. Em 2018, quando ele ainda cuidava das operações no Canadá, a Vale previa que, em 2022, o mundo iria produzir 3,8 milhões de carros elétricos. A previsão foi amplamente superada, e a produção deste ano deve ser de 11 milhões de unidades, disse Bartolomeo. Os carros elétricos demandam metais, caso de níquel, cobre, cobalto e lítio. O cobre, por sua vez, é muito demandado como insumo para projetos de geração de energia eólica e solar.

A Vale considera que depois da reestruturação que fez nos últimos anos, com a venda de diversos ativos que davam prejuízo à empresa, ficou bem posicionada em dois negócios: os metais, dadas as perspectivas de mercado, embora ainda tenha um longo dever de casa pela frente, e o minério de ferro.

Enquanto os metais representam uma plataforma para a transição energética, o minério de ferro é um “cash cow” (vaca leiteira) em termos de receita. Mas a Vale também vê seu principal negócio como uma oportunidade de oferecer soluções para os clientes, as siderúrgicas, em especial na redução de emissões.

Especialistas na indústria dizem que a Vale ainda tem muito a melhorar na operação dos metais. “Há 16 anos o níquel destrói valor da Vale. A empresa precisa melhorar a operação, reestruturar, vender e comprar ativos, ser mais agressiva, fazer bons projetos. Precisa mudar estratégia nos metais, investir mais no cobre”, disse uma fonte que conhece a empresa.

Bartolomeo reconhece que é preciso mudar a forma como a Vale conduz o negócio de metais: “Tive experiência de passar por lá [no Canadá], foi um estágio para entender o negócio. Há problemas, mas há também velocidade de transformação que abre oportunidades e gera pressões”, disse.

Ele acrescentou: “Estamos na parte legal [da montagem da operação]. Separamos ativos no Brasil, vamos agregar com ativos no Canadá, vamos criar entidade legal, não sabemos onde vai se sediar, depende de questões tributárias. Vamos mudar de nome [no negócio], vai ser uma empresa de transição energética, queremos dar esse ‘appeal’. A Vale pode contribuir em vários aspectos, um deles é o ESG [as práticas sociais, ambientais e de governança corporativa]. Metade do crescimento dessa [nova] empresa está na Amazônia [via unidades de produção de níquel e cobre]”, disse Bartolomeo.

A Indonésia, onde a Vale tem operações de níquel em sociedade com o governo, também é peça-chave na estratégia dos metais. “A Indonésia é o Carajás do níquel”, disse Bartolomeo em referência às jazidas de ferro da companhia no Sudeste do Pará.

*O repórter viajou a convite da Vale.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

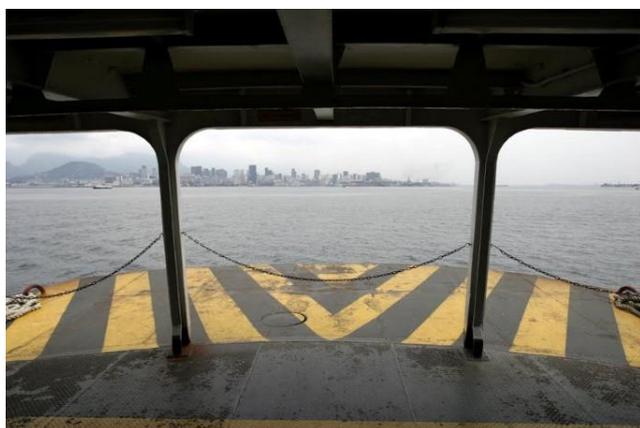
Data: 07/12/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CCR BARCAS E GOVERNO DO RJ ENTRAM EM ACORDO E ESTENDEM CONTRATO POR MAIS UM ANO

Por Bianca Guilherme *NAVEGAÇÃO* 07/12/2022 - 17:36



Arquivo/Divulgação

Segundo governador Claudio Castro, permanência da concessionária dará mais estabilidade para conclusão da nova modelagem em elaboração pela UFRJ e à futura licitação. Documento deve passar pela avaliação do Ministério Público, antes de homologação junto ao Poder Judiciário.

Na última segunda-feira (5) o governo do estado do Rio de Janeiro anunciou a prorrogação, por mais um ano, do contrato com a CCR Barcas, que atua nesse modal de transporte desde 2012, e seria encerrado no início do ano que vem. De acordo com o governo, o acordo incluiu a redução em 40% do valor inicial apresentado pela concessionária e, até dezembro, a CCR Barcas receberá parte do pagamento de uma indenização,

sem recebimento de margem de lucro. O documento deve passar pela avaliação do Ministério Público, sendo posteriormente homologado junto ao Poder Judiciário.

"Conseguimos garantir que toda a população que usa as barcas não ficará desassistida. Após uma reunião com a CCR Barcas, ficou decidido que a concessionária ficará à frente do serviço de transporte aquaviário por mais um ano depois do término do contrato", publicou, em suas redes sociais, o governador Cláudio Castro. Segundo o mandatário, a permanência da CCR dará mais estabilidade para a conclusão da nova modelagem em elaboração pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e à futura licitação.

De acordo com informações da Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro (Setrans), a proposição do modelo de negócios segue em fase de desenvolvimento, assim como, as modelagens operacionais, financeiras e de conformidade ambiental. "Da mesma forma, já está sendo avaliado o potencial dos prestadores de serviços nacionais e estrangeiros", destacou a pasta, em comunicado à Portos e Navios.

Em 2017, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) chegou a determinar a nulidade do processo de licitação e do contrato de concessão do serviço das barcas. Em agosto, a assessoria de comunicação da concessionária, que opera seis linhas de transporte aquaviário, ressaltou que o motivo para a não renovação estava relacionado ao "desequilíbrio econômico-financeiro do contrato e ao prejuízo acumulado de R\$ 1,2 bilhão".

Em nota divulgada na última segunda-feira (5), a CCR barcas destacou que as partes "fecharam as condições para a celebração de um acordo" e que, desta forma, "caso se efetive o acordo e ele seja homologado pelo poder judiciário, a concessionária poderá permanecer à frente do serviço (...) mesmo após o término do contrato de concessão".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/12/2022

GODOFREDO MENDES VIANNA FOI ELEITO 'ADVOGADO DO ANO' NA CATEGORIA TRANSPORTE MARÍTIMO PELO 'WWL AWARDS 2022'.

Por EXECUTIVOS 07/12/2022 - 16:19



Divulgação Kincaid

Godofredo Mendes Vianna foi eleito 'advogado do ano' na categoria transporte marítimo pelo 'WWL Awards 2022'. A premiação, concedida em novembro, é baseada em recomendações e feedback de profissionais do setor, bem como advogados e clientes que já trabalharam com os indicados. Atualmente, a organização internacional WWL (Who's Who Legal) publica guias globais de mais de 30 segmentos do Direito.

Godofredo, que é sócio do Kincaid Mendes Vianna e presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da seccional Rio de Janeiro da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB/RJ), agradeceu aos clientes e parceiros da área pelo reconhecimento no 'Lawyer of The Year (Transport Shipping)'. "Seguimos juntos pelo crescimento do setor", acrescentou o advogado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/12/2022

ESTUDO RECOMENDA ATENÇÃO A RISCOS MÉDIOS DE EFEITOS CLIMÁTICOS NOS PORTOS

Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 06/12/2022 - 21:39



Arquivo/Divulgação

Segunda parte de levantamento apresentado pela Antaq concluiu que portos brasileiros estão preparados para mudanças climáticas que se aproximam, mas chamou atenção para impactos de chuvas e aumento do nível do mar

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, disse, nesta terça-feira (6), que os portos brasileiros estão preparados para as "mudanças climáticas que se avizinhm". Para

a agência, não existem riscos altos, no entanto deve-se manter a atenção aos de nível médio, que podem ser observados em função de chuvas e de aumento do nível do mar. A Antaq avalia que, de modo geral, o risco estrutural é baixo em função das características construtivas e de operação das infraestruturas e equipamentos que já foram dimensionados para suportar as cargas operacionais dentro de limites de condições climáticas adversas.

Na visão da agência, essa realidade pode estar mudando pouco a pouco, o que fará com que a adaptação de equipamentos, máquinas e infraestruturas com tecnologias mais modernas e que resistem melhor às condições de umidade possam prevenir paralisações e prejuízos financeiros significativos ao porto.

As conclusões fazem parte da segunda parte do "Levantamento de Riscos Climáticos e Medidas de Adaptação para Infraestruturas Portuárias", desenvolvido pela consultoria I Care, e divulgada durante a 28ª reunião extraordinária da diretoria colegiada da Antaq, realizada na manhã de hoje. A primeira parte, divulgada no final de 2021, elaborou um ranking dos portos sob o maior risco climático entre 2021 a 2040 e 2041 a 2060.

Nery acredita que o levantamento contribui para que a Antaq siga aprimorando seu trabalho e oferecendo às administrações portuárias mecanismos para aumentar a eficiência das operações. "Assim, impedindo ao máximo perdas operacionais e garantindo que a infraestrutura dos complexos permaneça o mais íntegra possível, a fim de evitar paralisações", explicou na apresentação do estudo.

Na reunião, a diretora da Antaq, Flávia Takafashi, ressaltou que o estudo busca identificar os riscos e impactos em portos pela mudança do clima na movimentação de cargas, bem como a proposição de medidas mitigadoras visando preservar a competitividade de instalações portuárias. "Essas informações são cruciais para apoiar a autoridade portuária a identificar e priorizar medidas de adaptação", destacou.

No evento, foram apresentados os resultados dos impactos causados pela crise climática no Porto de Santos (SP), Rio Grande (RS) e Aratu (BA), bem como a investigação de riscos e impactos de vendavais, chuvas e aumento do nível do mar. Em Santos, o estudo avaliou que o porto tem como probabilidades de ocorrência, tanto no período atual quanto no futuro chuvas fortes e persistentes e ventos de fraco a moderado. Segundo o levantamento, as ameaças climáticas de maior probabilidade de ocorrência são as chuvas e o vento forte, que podem causar impactos sobre o acesso viário ao terminal, equipamentos de içamento, entre outros.

Localizado em Candeias da Bahia, o Porto de Aratu opera desde 1975 e é gerido pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) e a maior parte da movimentação de carga é de petróleo e derivados, produtos químicos e orgânicos e fertilizantes. A localização do porto faz com que os riscos não sejam muito elevados, mas com o aumento do nível do mar, essa realidade pode ser modificada. De acordo com o relatório, as ameaças de maior probabilidade de ocorrência atualmente ou no futuro são de chuvas persistentes e ventos fracos, embora não criem impactos importantes.

A Antaq salientou que ventos fracos e chuvas fracas são comuns e vão continuar a ser, porém observa-se um aumento de frequência para chuvas fortes e ventos moderados no futuro. Se essas chuvas forem 'muito frequentes', se tornarão um risco principalmente para a operação de produtos sólidos, que não podem ser operados em condições de maior umidade.

Apesar dos ventos fortes não serem frequentes, a maior parte das infraestruturas não são impactadas por eles e os que são, não apresentam grau de severidade. Em vento moderado, as infraestruturas podem ser afetadas mas todas com risco baixo. Em geral, as infraestruturas que apresentam maior risco são berços, transportador contínuo, infraestrutura de armazenagem e equipamentos de içamentos. Não existe infraestrutura sob o risco estrutural ou funcional no porto.

Assim como Aratu, o Porto de Rio Grande apresenta potenciais paralisações nas operações e, de acordo com a agência reguladora, elas já são observadas devido a mudanças climáticas como chuvas que interrompem o carregamento de granéis sólidos, que paralisam as operações dos contêineres. O segmento tem o maior grau de risco dentre os avaliados e em relação às severidades estruturais e operacionais. A maior preocupação envolve as infraestruturas de berço, edificação, acesso viário, equipamentos de içamentos e transportador contínuo que apresentam níveis de severidade moderado e fraco. Somente o risco operacional atingiu o nível mais alto na avaliação dos riscos do porto.

O Porto de Rio Grande é voltado à movimentação de produtos agrícolas (soja, fertilizantes), contêineres e celulose e as probabilidades de ocorrência, tanto no período atual quanto no futuro, são chuvas e vento sul-sudoeste. O relatório destacou ainda que os riscos altos têm relação com os ventos fortes que vem da direção sul-sudoeste, mas o porto também está sob risco de eventos de chuva forte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/12/2022

SETOR PORTUÁRIO TOTALIZA R\$ 1,5 BILHÃO EM EMISSÕES DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS EM 2022

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 06/12/2022 - 19:30



Arquivo/Divulgação

Balanço do Minfra registrou processos de projetos de 7 empresas que atuam no segmento. De 2012 a outubro de 2022, pasta aprovou 29 emissões para área de portos, sendo que 21 operações foram executadas

As emissões de debêntures incentivadas no segmento de transporte e logística (portos, ferrovias, aeroportos e rodovias) alcançaram R\$ 6,2 bilhões de janeiro a outubro, queda de 39% em relação ao mesmo período de 2021 (R\$ 14 bilhões) . Desse montante, R\$ 1,56 bilhão correspondem ao setor portuário, R\$ 1,28 bilhão ao setor aeroportuário e a maior parte (R\$ 3,3 bilhões) ao setor rodoviário, que somam 11 projetos, ante 16 em igual período anterior. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, as emissões realizadas representam 28,6% do funding total desses projetos, no período entre 2012 e 2022. As debêntures incentivadas permitem às empresas captar recursos no mercado para financiar projetos de infraestrutura.

De 2012 a outubro de 2022, o ministério aprovou 29 emissões para o setor portuário, sendo que 21 operações foram executadas. Entre as emissões de empresas que atuam na área de portos realizadas este ano, está uma operação da Ageo (R\$ 150 milhões, com IPCA+6,6073% de taxa de juros e até 10 anos de prazo). Já a CSN Mineração teve duas emissões registradas — uma série



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 159/2022
Página 50 de 50
Data: 07/12/2022
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

de R\$ 745 milhões, com IPCA.6,8798% de taxa de juros e prazo de até 10 anos e outra de R\$ 665 milhões, IPCA+7,0673% e prazo de 15 anos.

O levantamento registra uma emissão de debêntures da CSN, que opera terminais portuários no Rio de Janeiro, em 2022. No ano passado, o setor portuário teve outra emissão por parte da grupo da siderurgia, além de operações dos terminais Tesc e Itapoá, em Santa Catarina; do Terminal de Vila Velha (TVV, no Espírito Santo); da Hidrovias do Brasil e Ageo, em São Paulo); do Tequimar (Vila do Conde, no Pará); e da fase III do Tequimar (MA).

O Minfra informou que 43% do montante aprovado para as áreas de logística e de transportes foram a mercado nesse período. Até outubro de 2022, foram realizadas emissões de debêntures incentivadas no setor de infraestrutura no valor de R\$ 30 bilhões, ante R\$ 40,4 bilhões em emissões no mesmo período do ano passado. De janeiro a outubro de 2022, as aprovações de debêntures incentivadas para as áreas de logística e transportes representam uma expectativa de R\$ 12,44 bilhões em emissões, montante abaixo dos R\$ 18 bilhões (2021), R\$ 14,2 bilhões (2020) e acima do período entre 2012 e o final de 2019.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/12/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS
Data: 07/12/2022