

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 160/2022
Data: 08/12/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ESTUDO APONTA RISCOS CAUSADOS POR EVENTOS CLIMÁTICOS NO PORTO DE SANTOS	4
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	5
PORTARIA REMANEJA R\$ 3,3 BILHÕES DE DESPESAS OBRIGATÓRIAS PARA DISCRICIONÁRIAS DENTRO DOS MINISTÉRIOS ...	5
ESTUDO PROPÕE A CRIAÇÃO DE COMITÊS DELIBERATIVOS PARA TEMAS DE GESTÃO ORÇAMENTÁRIA.....	6
LEI BENEFICIA OCUPANTES DE IMÓVEIS DA UNIÃO.....	7
MINISTÉRIO REGULAMENTA REGRAS PARA APOSENTADORIA NO REGIME PRÓPRIO DE PREVIDÊNCIA	9
SPU LANÇA A MARATONA HACKATHON WEB3 – TOKENIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO	9
CURITIBA RECEBE O 41º ENCONTRO NACIONAL DE JUNTAS COMERCIAIS	10
COMITÊ CENTRAL DE GOVERNANÇA DE DADOS ABRE PROCESSO SELETIVO	11
MINISTÉRIO DA ECONOMIA LANÇA ESTUDO SOBRE BIOINSUMOS DA AMAZÔNIA	12
PORTAL PORTO GENTE	14
PORTOS PRIVADOS MELHORAM ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL.....	14
ANTAQ E O PORTO VERDE.....	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – O BOM DESAFIO DE PORTO MURNHO.....	16
DA REDAÇÃO REDACAO@PORTALBENEWS.COM.BR	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Prioridade</i>	17
<i>Monitoramento 1</i>	17
<i>Monitoramento 2</i>	17
<i>Monitoramento 3</i>	17
NACIONAL - ANTAQ ATUALIZA ÍNDICE DE REAJUSTE DO CONTRATO EM EDITAL DO PORTO DE ITAJAÍ.....	17
NACIONAL - LEI QUE FACILITA COMPRA DE IMÓVEIS DA RFFSA É SANCIONADA	19
NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA REGISTRA QUEDA EM NOVEMBRO, APONTA ABRAFRIGO.....	20
REGIÃO CENTRO-OESTE - PORTO MURTINHO DEVE SE TORNAR CENTRO LOGÍSTICO COM ROTA BIOCEÂNICA.....	21
REGIÃO SUDESTE - PF INTENSIFICA COMBATE AO TRÁFICO APÓS ACHAR COCAÍNA EM CARGA DE CAFÉ EM SANTOS	22
REGIÃO NORDESTE - REQUALIFICAÇÃO DO PORTO DE ILHÉUS ENTRE 2020 E 2022 MARCA NOVO CICLO DE OPERAÇÕES	22
REGIÃO NORDESTE - CABEDELO ULTRAPASSA 1 MILHÃO DE TONELADAS OPERADAS EM 2022.....	24
REGIÃO NORDESTE - PECÉM AMPLIA PORTFÓLIO DE CARGAS COM PRIMEIRA MOVIMENTAÇÃO DE BARRILHA	24
INTERNACIONAL - MINISTÉRIO DE TRANSPORTE DO URUGUAI CONFIRMA APOIO AO MERCOSUL EXPORT	25
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	26
OPERAÇÃO PADRÃO SERÁ PARALISADA POR 90 DIAS NO PORTO DE SANTOS	26
COPERSUCAR É ELEITA A MELHOR EMPRESA DE ATACADO E DISTRIBUIÇÃO DO BRASIL.....	26
DP WORLD INAUGURA NOVA ESTAÇÃO DE CARGA DE CONTÊINERES EM JAFZA.....	27
APEXBRASIL E CÂMARA DE COMÉRCIO ÁRABE-BRASILEIRA DESTINAM R\$ 15,4 MILHÕES PARA PROMOVER EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA O MERCADO GLOBAL ISLÂMICO.....	28
JORNAL O GLOBO – RJ	30
‘PEC DA TRANSIÇÃO’: APÓS VITÓRIA NO SENADO, PT ENFRENTARÁ NA CÂMARA TENSÃO DE LIRA COM JULGAMENTO DO ORÇAMENTO SECRETO	30
CIDADÃO GLOBAL: CUSTO DE NÃO AGIR OBRIGA SETOR PRIVADO A SENTAR À MESA COM POLÍTICOS, DIZEM LÍDERES INTERNACIONAIS	32
CIDADÃO GLOBAL: ‘BRASIL TEM CONDIÇÕES DE LIDERAR ECONOMIA VERDE NO MUNDO’	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
HADDAD DIZ QUE REUNIÃO COM GUEDES FOI ‘EXCELENTE’ E QUE DESPESAS NÃO PODERÃO SER MENORES EM 2023.....	34
CONCESSIONÁRIAS DIZEM QUE É HORA DE ‘UNIR O PAÍS’ E COBRAM DE LULA AÇÕES PARA ATRAIR INVESTIMENTOS	35
TRIPULANTES DA TAP ENTRAM EM GREVE E QUASE 400 VOOS SÃO CANCELADOS.....	37
POLÍTICA FISCAL E MONETÁRIA PRECISAM ANDAR JUNTAS NO PRÓXIMO GOVERNO, DIZEM PESQUISADORES DA FGV	38
VALOR ECONÔMICO (SP)	40
VALE AVANÇA EM CISÃO DO NEGÓCIO DE METAIS	42
ENTENDA A PEC DA TRANSIÇÃO	44



PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	46
PORTONAVE BATE RECORDE DE 11 MILHÕES DE TEÚS MOVIMENTADOS.....	46
PORTOCEM ASSINA PRÉ-CONTRATO PARA CONSTRUÇÃO DE USINA TERMELÉTRICA MOVIDA A GÁS NATURAL NO COMPLEXO DO PECÉM.....	46
ARTIGO - COMO A INTELIGÊNCIA AUMENTADA PODE MELHORAR A EXPERIÊNCIA NO SETOR DE TRANSPORTE	47
HIDROVIAS DO BRASIL INAUGURA SIMULADOR DE MANOBRAS PARA TREINAMENTOS VOLTADOS PARA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO.....	48
INVESTIMENTOS EM GÁS NATURAL NO RIO DE JANEIRO PODEM ULTRAPASSAR R\$ 110 BILHÕES EM DEZ ANOS, APONTA FIRJAN SENAI	49
GRUPOS EMPRESARIAIS LANÇAM MOVEÍNFRA, MOVIMENTO DE INFRAESTRUTURA	50
AMAZONAS AINDA CARECE DE MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA.....	51
EMPRESA TURCA VÊ RISCO DE ACIDENTES CASO PERSISTA INDEFINIÇÃO SOBRE ANTIGO PORTA-AVIÕES	52
EUA IMPORTARAM MAIS MERCADORIAS DA EUROPA DO QUE CHINA EM 2022	54
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	55
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	55



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ESTUDO APONTA RISCOS CAUSADOS POR EVENTOS CLIMÁTICOS NO PORTO DE SANTOS

Parte de um relatório elaborado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) foi detalhado nesta terça (6)

Por: **Fernanda Balbino**



Segundo o relatório, o cais santista poderá ter problemas como erosão e depósito de sedimentos
Foto: Alexander Ferraz/AT

Vendavais, enchentes, inundações, ressacas, aumento do nível do mar e neblina. Estas são as principais ameaças identificadas para o Porto de Santos nos próximos anos. Os dados são parte de um relatório elaborado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e apontam possíveis interrupções de operações cada vez mais frequentes no cais santista.

De acordo com o relatório, as enchentes e inundações podem ser consequência de uma série de eventos climáticos como chuvas intensas, ressacas e aumento do nível do mar. Além disso, o cais santista poderá ter problemas como erosão e depósito de sedimentos, além de interrupções no transporte de carga, na cadeia logística e nos processos de embarque e desembarque de carga.

As ameaças de maior probabilidade de ocorrência, tanto no período atual quanto no futuro, no Porto de Santos, são relacionadas a períodos chuvosos e vento forte. “Uma série de paralisações à operação do Porto de Santos já são observadas devido a eventos climáticos como chuvas, que interrompem o carregamento de granéis sólidos e rajadas de ventos extremos que causam interrupção da navegação no canal de acesso. Como a probabilidade dos eventos envolvendo chuva se mantém alta, é possível que essas paralisações sejam cada vez mais frequentes no futuro”, destacou o relatório da Antaq.

O estudo aponta, ainda, que a maior preocupação envolve as infraestruturas bacia de evolução e dos canais interno e externo, que apresentaram nível de severidade grave. Em todos eles, a severidade é alta em função do potencial fechamento do canal, impedindo entrada e saída de navios, gerando potenciais prejuízos financeiros.

De acordo com o relatório da Antaq, não existem infraestruturas sob risco estrutural ou operacional alto no Porto de Santos. “Esse resultado está relacionado às 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, além de condições de segurança estabelecidas pelo projetista. No entanto, essa realidade pode estar mudando pouco a pouco e, assim, a adaptação dos equipamentos, máquinas e infraestruturas com tecnologias mais modernas e que resistam melhor às condições de umidade poderá prevenir paralisações e prejuízos financeiros significativos ao porto”.

Recomendações

De acordo com a diretora da Antaq, Flavia Takafashi, é recomendável que as administrações portuárias avaliem novas tecnologias para minimizar os possíveis impactos de ameaças climáticas. “Os custos e riscos da inércia podem ser mais onerosos do que a adoção de medidas imediatas ao



passo que a avaliação contínua de riscos e a eleição de potenciais medidas de adaptação podem contribuir para a priorização das ações de mitigação com base em aspectos técnicos”.

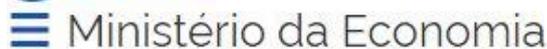
Incluir a causa (climática ou não climática) no registro de paralisações e danos é fundamental para aprimorar a identificação e determinação das ameaças climáticas. Portanto, o estudo recomenda que os dados sejam centralizados na Santos Port Authority (SPA), a estatal que administra o cais santista, a partir de informações dos terminais.

O estudo também recomenda que dados de estações meteorológicas locais e outras informações climáticas sejam customizadas para a realidade do Porto. Com isso, poderão auxiliar na identificação de eventos que causem danos significativos. Este aprimoramento pode ser feito através de parcerias com centros de monitoramento meteorológico e universidades.

Criar um grupo de trabalho para monitorar os riscos e planejar a implementação das medidas de adaptação é outro ponto recomendado pela Antaq. Além disso, a agência reguladora aponta que outras ameaças climáticas devem ser incluídas em estudos futuros, como a neblina.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/12/2022



GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

PORTARIA REMANEJA R\$ 3,3 BILHÕES DE DESPESAS OBRIGATÓRIAS PARA DISCRICIONÁRIAS DENTRO DOS MINISTÉRIOS

A medida decorre de reavaliação de previsões de pagamento dos órgãos; todos os gastos obrigatórios estão assegurados

A Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento do Ministério da Economia (Seto/ME) publicou, em edição extra do Diário Oficial da União desta terça-feira (6/12), a Portaria nº 10.395, que define o remanejamento – dentro dos ministérios e principalmente de despesas obrigatórias com controle de fluxo para despesas discricionárias – de um total de pouco mais de R\$ 3,3 bilhões.

O valor realocado dentro de cada ministério ou órgão está discriminado no Anexo II da portaria. Cabe a cada um deles alocar internamente esses recursos, conforme suas prioridades. O montante global de cada ministério foi preservado.

Esses remanejamentos de limites financeiros (cronogramas de pagamento), de despesas classificadas como “obrigatórias” para outras classificadas como “discricionárias” é uma medida regular de governança, com o objetivo de melhorar a eficiência alocativa em cada ministério. 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.

O Ministério da Economia reitera que, diante da execução orçamentária e financeira desafiadora já relatada neste fim de ano, segue acompanhando de perto as demandas dos diversos órgãos do Poder Executivo e trabalha para o atendimento desses pleitos, sempre respeitando o arcabouço fiscal. O ME reforça também que estão assegurados os pagamentos de todas as despesas obrigatórias que serão de fato executadas até o fim do exercício.

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

Data: 08/12/2022

ESTUDO PROPÕE A CRIAÇÃO DE COMITÊS DELIBERATIVOS PARA TEMAS DE GESTÃO ORÇAMENTÁRIA

Objetivo da pesquisa foi identificar o melhor arranjo de estrutura organizacional para promover a melhor integração entre os macroprocessos de gestão orçamentária, fiscal e financeira

A criação de uma instância de notáveis e a instituição de comitê deliberativo para tratar de temas relativos ao Tesouro e Orçamento são as principais recomendações do estudo Arquitetura Organizacional do Orçamento e Tesouro, elaborado com a finalidade de identificar o modelo de estrutura organizacional que melhor integra os macroprocessos de gestão orçamentária, fiscal e financeira. As medidas trariam ganhos pela ampliação dos espaços de deliberação dos processos de formulação orçamentária, controle e avaliação dos gastos públicos, enfatizando a importância da participação conjunta de diferentes atores na tomada de decisão do governo. Realizado entre setembro e novembro de 2022, o estudo está disponível em duas versões.

Acesse aqui a versão completa

https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9::::9:P9_ID_PUBLICACAO_ANEXO:18466

Acesse aqui a versão sintética

https://sisweb.tesouro.gov.br/apex/f?p=2501:9::::9:P9_ID_PUBLICACAO_ANEXO:18467

O estudo foi financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e teve como questão de investigação “Qual o melhor arranjo de estrutura organizacional a ser adotado a fim de promover a melhor integração entre os macroprocessos de gestão orçamentária, fiscal e financeira?” Para responder à pergunta, foi feito levantamento de informações sobre como as macrofunções de Orçamento e Tesouro estão dispostas na estrutura organizacional do Ministério da Economia no Brasil e realizado benchmarks com 10 países (Alemanha, Austrália, Canadá, Chile, Espanha, Estados Unidos, França, Peru, Portugal e Reino Unido) sobre o modelo de estrutura organizacional das unidades que exercem funções de Orçamento e Tesouro.

Todas as análises foram comparadas com o modelo brasileiro, que possui a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e a Secretaria do Orçamento Federal (SOF) como principais unidades responsáveis pelos macroprocessos de gestão orçamentária, fiscal e financeira no Brasil. Desde 2019, ambas as secretarias estão vinculadas a uma mesma unidade (inicialmente Secretaria Especial de Fazenda, depois Secretaria Especial do Tesouro e Orçamento) dentro do Ministério da Economia, arranjo que, de acordo com nota técnica elaborada pela STN em 2022 citada no estudo, favorece o processo de diálogo e a articulação em busca do equilíbrio e solidez fiscal.

À luz das experiências investigadas, a análise aponta que existem arranjos diversos para realização das atividades de Orçamento e Tesouro. Esses arranjos podem se configurar em dois modelos diferentes, de modo que as estruturas de Orçamento e Tesouro podem ser vinculadas a um mesmo ministério (modelo centralizado) ou subordinadas a ministérios diferentes (modelo descentralizado).

Na maioria dos países estudados, o modelo mais comum para as atividades de Orçamento é o centralizado, com as pastas responsáveis por essas funções abaixo da mesma liderança estratégica. Este arranjo é observado em seis países (Alemanha, Chile, França, Peru, Portugal e Reino Unido). Em outros quatro países estudados (Austrália, Canadá, Espanha e Estado Unidos) foi observada a existência do modelo descentralizado, onde as unidades que exercem as funções de Orçamento e Tesouro estão subordinadas a diferentes ministérios.

Dentre as vantagens indicadas do modelo centralizado destaca-se o fortalecimento da visão sistêmica do ciclo orçamentário-financeiro, contribuindo com a integração e a transversalidade da estratégia, dos macroprocessos, dos sistemas e das pessoas, incentivando a eficiência e a inovação. Além disso, de acordo com o estudo, a existência de uma liderança unificada e mediadora potencializa o alinhamento conceitual das atividades e permite dirimir divergências de processos e posições técnicas.



Na perspectiva do modelo descentralizado, destaca-se que os países que adotam esse arranjo fortalecem a especialização e autonomia para o desempenho das atividades de Orçamento e Tesouro, contribuindo com a independência na atuação e nas atribuições das pastas no sentido de gerar pesos e contrapesos (checks and balances).

Além desses pontos, outro aspecto identificado na realização do benchmark nos países selecionados é a divisão das atividades de Tesouro em mais de uma estrutura, sendo comum existirem nesses modelos organizacionais órgão específicos voltados para exercer as funções de Gestão da Dívida Pública e Contabilidade.

Segundo a pesquisa, há uma diversidade de arranjos possíveis que foram identificados a partir do benchmark realizado nos países selecionados, deixando evidente o grande desafio de concepção de modelos organizacionais otimizados, que favoreçam o alcance da estratégia governamental a partir de uma eficiente e bem estruturada gestão orçamentária, financeira e fiscal. Os quadros comparados e as análises desenvolvidas na pesquisa, no entanto, oferecem um panorama geral sobre o tema e podem subsidiar futuros arranjos na estrutura organizacional dos órgãos responsáveis pelos macroprocessos de gestão orçamentária, fiscal e financeira, de forma a alinhá-los às melhores práticas internacionais e possibilitar a geração de mais resultados.

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

Data: 08/12/2022

LEI BENEFICIA OCUPANTES DE IMÓVEIS DA UNIÃO

Nova legislação limita o reajuste das plantas de valores deste ano em 10,06% sobre os valores de 2021

Foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) da última terça-feira (06/12), a Lei nº 14.474/2022, que trata da conversão da Medida Provisória 1127/2022. A medida reduz o impacto ao cidadão dos efeitos das correções de plantas de valores genéricos da Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU), resultantes da aplicação da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que geravam obrigações elevadas aos contribuintes, sobretudo diante dos efeitos econômicos e sociais da pandemia da Covid-19 e da elevação da inflação mundial em decorrência da Guerra na Ucrânia.

Ao determinar que o reajuste das plantas de valores para o ano de 2022 não supere o índice de 10,06% sobre os valores do ano de 2021, equivalentes ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA de 2021, a lei reduziu o impacto econômico ao usuário de imóvel da União, beneficiando mais de 112.500 famílias.

A secretária de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, Fabiana Rodopoulos, destaca que a lei, fruto de muito trabalho de toda equipe técnica da SPU, confere diversos benefícios aos cidadãos brasileiros no que se refere ao aprimoramento na gestão desses imóveis. “Se trata de um grande legado que vai facilitar, também, a venda de imóveis da União aos atuais usuários que construíram suas casas em imóveis da União, mas que não são os donos do terreno. A situação agora é outra”, ressalta Rodopoulos.

Atualmente, somente os moradores de imóveis em regime de aforamento, os foreiros, podem comprar os 17% dos imóveis que pertencem à União de forma ágil e desburocratizada, utilizando aplicativo de celular, sem precisar se deslocar a uma das 27 superintendências do patrimônio localizadas nos estados.

A legislação anterior permitia somente que esses imóveis fossem vendidos utilizando o valor constante da Planta de Valores da SPU. A alteração trazida pela Lei nº 14.474/2022 estendeu essa facilidade também ao cidadão regularmente inscrito em ocupação pela SPU, permitindo que ele compre o terreno da União de forma ágil, sem burocracias e com a utilização de um aplicativo de celular.



Também foram beneficiados os atuais ocupantes regulares de imóveis da extinta Rede Ferroviária Federal S.A., a RFFSA, que há décadas ocupam esses bens e não podiam adquiri-los, já que a legislação previa a venda apenas por licitação. A medida vai conferir a esses cidadãos a mesma possibilidade que tem hoje os demais moradores de imóveis da União, ou seja, comprar diretamente da União o imóvel onde residem.

Outra alteração importante vai facilitar gestão e a destinação para regularização fundiária de imóveis pertencentes ao Fundo do Regime Geral de Previdência Social (FRGPS), que é gerido pelo INSS. Em relação ao patrimônio do FRGPS, será viabilizada a permuta desses imóveis por outros imóveis da União, e ainda a troca por cotas de fundos de investimento imobiliário, possibilitando a ampliação do leque de oportunidades para rentabilizar esse patrimônio.

Demarcação

A nova lei vai também agilizar e modernizar a demarcação de imóveis da União, cuja previsão legal de finalização é em 31 de dezembro de 2025, e que ficou paralisada com a pandemia.

Agora será possível realizar audiências públicas virtuais, agrupadas e simultâneas, trazendo celeridade ao processo demarcatório ao diminuir expressivamente os custos de diárias, passagens e combustível. Além disso, as audiências serão divulgadas no site da SPU, em substituição à divulgação pouco efetiva em jornal de grande circulação. Os municípios serão chamados a participar ativamente do processo, dando maior transparência e publicidade à realização das audiências públicas.

Ainda com objetivo de simplificar o processo de demarcação, após o posicionamento “virtual” da linha pela SPU, a nova lei permitirá que o cidadão interessado possa contratar terceiros devidamente habilitados para realizar o procedimento de demarcação física de limites entre os terrenos de domínio da União e seu imóvel. A documentação deverá ser entregue à SPU para validação técnica, o que vai conferir segurança jurídica ao cidadão.

A lei trouxe, ainda, a notificação por meio eletrônico, já utilizada por diversos órgãos do governo federal, do judiciário e do setor privado, agilizando o contato com os usuários de imóveis da União e reduzindo os gastos do Estado brasileiro com despesas de postagem e envio de correspondências.

A nova lei também moderniza e aprimora o processo de avaliação de imóveis da União, reduzindo a burocracia e os gastos da União com avaliação de imóveis. A quantidade de documentos a serem apresentados ao cartório também diminuiu para desburocratizar o registro cartorário.

Com a promulgação da lei, foi reinserido na legislação patrimonial artigo que constava na MP 1065/2021 – MP das Ferrovias, que teve a vigência encerrada. Esse artigo autoriza autarquias, fundações e empresas públicas a doar imóveis inservíveis e desocupados para a União, para que seja dada destinação a esse patrimônio.

Durante a vigência da MP 1065/2021, foram transferidos para a União diversos imóveis de autarquias, fundações e empresas públicas, como por exemplo 278 do IBAMA, 21 do INPI e 84 do INCRA, que estavam desocupados, muitos em situação de abandono e com grave risco de invasões. Além de permitir a destinação desses imóveis, seja para programas sociais (regularização fundiária de caráter social, habitação para famílias de baixa renda), a alteração viabiliza a realocação de outros órgãos do governo para esses imóveis, reduzindo o custo com aluguéis e ainda permite a venda desses imóveis, gerando recursos para a União e reduzindo significativamente os gastos com manutenção.

Cessão de Uso

A Lei nº 14.474/2022 também beneficia o cidadão que utiliza imóveis da União sob o regime de cessão de uso, ao permitir que os cessionários possam adquirir a propriedade dos imóveis durante



o prazo da cessão. A medida possibilita a compra do imóvel onde, muitas vezes, foram feitos investimentos que geraram emprego, renda, recolhimento de impostos e trazem outros benefícios para a comunidade. A norma traz segurança jurídica para quem realizou benfeitorias nos imóveis da União com recursos próprios e que atualmente não pode adquirir esses imóveis.

Acesse a íntegra da Lei nº 14.474/2022(<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/dezembro/arquivo/LEIN14.474DE6DEDEZEMBRODE2022LEIN14.474DE6DEDEZEMBRODE2022DOUImprensaNacional.pdf>)

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

Data: 08/12/2022

MINISTÉRIO REGULAMENTA REGRAS PARA APOSENTADORIA NO REGIME PRÓPRIO DE PREVIDÊNCIA

Portaria orienta sobre concessão do benefício a servidores federais e passa a valer a partir de 1º de janeiro de 2023

A Secretaria de Gestão e Desempenho de Pessoal do Ministério da Economia (SGP/ME) publicou, nesta quarta-feira (7/12), a Portaria SGP/SEDGG/ME nº 10.360, de 6 de dezembro de 2022, que regulamenta a Emenda Constitucional nº 103, de 2019, sobre as regras para a aposentadoria. O novo ato disciplina a concessão, a manutenção e o pagamento do benefício no âmbito do Regime Próprio de Previdência Social da União (RPPS).

A Portaria nº 10.360, que entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2023, também estabelece os critérios para realizar a readaptação, a averbação de tempo de outro regime de previdência, a emissão da Certidão de Tempo de Contribuição (CTC) e o procedimento para conversão de tempo especial em comum.

As orientações sobre as regras para aposentadoria são dirigidas aos órgãos e entidades da Administração Pública Federal e devem ser aplicadas, exclusivamente, aos servidores ocupantes de cargo efetivo do Poder Executivo, incluindo suas autarquias e fundações filiadas ao RPPS.

Anexos

Para chegar ao texto final do normativo, a SGP realizou um levantamento do arcabouço normativo produzido pelo órgão central do Sistema de Pessoal Civil da Administração Pública Federal (Sipec). Além disso, promoveu o agrupamento de opinativos da unidade de assessoramento jurídico pelo órgão central, a revogação expressa de 24 atos normativos que disciplinavam a matéria de forma esparsa e, ainda, a incorporação de novos entendimentos e procedimentos.

A Portaria traz, também, cinco anexos que definem regras de aposentadoria amparadas pelo direito adquirido, tempo de serviço, inclusive para casos de serviço exercido sob condições especiais prejudiciais à saúde, e o modelo Perfil Profissiográfico Previdenciário (PPP).

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

Data: 08/12/2022

SPU LANÇA A MARATONA HACKATHON WEB3 – TOKENIZAÇÃO DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO

Serão distribuídos R\$ 150 mil em prêmios, visando fomentar a educação sobre o tema da web3 e estimular soluções para desafios da Administração Pública Federal

A Secretaria de Coordenação e Governança do Patrimônio da União (SPU) — órgão do Ministério da Economia responsável pela gestão do patrimônio da União — lançou mais uma iniciativa para a transformação digital dos seus processos de gestão e de relação com cidadãos. Em solenidade realizada no sábado passado (3/12), foi realizada a cerimônia oficial de abertura do Hackathon Web3 – tokenização do patrimônio da União, uma maratona que trata sobre educação e construção



de soluções blockchain na web3 para os desafios da Administração Pública na gestão do patrimônio da União.

O objetivo é fomentar a educação sobre o tema da web3, e estimular a co-criação de soluções para desafios da Administração Federal nessa área. O tema principal envolve a tokenização de ativos da União em blockchain e casos de uso relacionados às seguintes atribuições legais da SPU: Caracterização e Incorporação, Destinação dos Bens da União e Gestão de Contratos.

A iniciativa conta com a parceria do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) e da Escola Nacional de Administração Pública (Enap), que uniram expertise com outros parceiros, a Flacso e a Fundação Celo.

Durante o período de 17 de novembro a 2 de dezembro, 500 inscritos participaram de workshops de conteúdo e de programação. Na fase atual, os participantes contam com suporte contínuo para o desenvolvimento de suas soluções e para tirar dúvidas. É uma oportunidade única de aprender e criar a partir da colaboração de diferentes agentes e pontos de vista. A atividade culminará com a apresentação das soluções até o dia 11 de dezembro, quando serão feitas as entregas dos projetos. A cerimônia de premiação ocorrerá no dia 15 de dezembro, quando serão distribuídos R\$ 150 mil entre os vencedores.

Solenidade

Participaram da solenidade de abertura, na sede do Serpro, a secretária de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, Fabiana Rodopoulos; o secretário de Governo Digital, Fernando André Coelho Mitkiewicz; o diretor de Relacionamento com Clientes do Serpro, André de César; a diretora de Altos Estudos da Enap, Flávia de Holanda Schmidt, o gerente-geral do escritório governo federal do Banco do Brasil, Thiago Braz; e a líder para América Latina da Fundação Celo, Camila Rioja.

Na ocasião, a secretária Fabiana Rodopoulos ressaltou a importância da parceria entre as instituições envolvidas em todo o processo. Segundo ela, “se trata de uma jornada de aprendizado, conhecimento e construção da ferramenta que será muito frutífera, não só na questão do patrimônio da União, mas em diversas outras áreas como meio ambiente e infraestrutura”, disse.

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

Data: 08/12/2022

CURITIBA RECEBE O 41º ENCONTRO NACIONAL DE JUNTAS COMERCIAIS

Evento discutiu e planejou melhorias no processo de abertura e legalização de empresas

A Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), por meio da Diretoria do Departamento Nacional de Registro Empresarial (DREI), participou entre os dias 30 de novembro e 2 de dezembro, do 41º Encontro Nacional de Juntas Comerciais (Enaj), que aconteceu em Curitiba. O evento foi uma realização da Federação Nacional de Juntas Comerciais (Fenaju), com colaboração especial da Junta Comercial do Estado do Paraná (Jucepar) e teve por objetivo reunir os atores envolvidos no processo de registro de empresas. Em pauta, melhorias no processo de abertura e legalização de empresas.

O evento discutiu temas como continuidade da redução do tempo de abertura e licenciamento de empresas, ampliação do balcão único estadual, operacionalização de retirada e exclusão de sócios, matrícula de tradutores e intérpretes públicos, publicações de demonstrações financeiras e prevenção a fraudes no registro de atos societários. Ao final, foi celebrada a “Carta de Curitiba” com os compromissos assumidos.

O diretor do DREI, Allan Turano, destacou a importância do evento para o aumento da produtividade e competitividade no país. “Fors como este de disseminação de experiência prática, de



conhecimento, de proposição de melhorias, são fundamentais para o avanço da melhoria do ambiente de negócios no Brasil,” reforçou.

Participaram presencialmente comitivas de 26 das 27 juntas comerciais, a exceção de Santa Catarina, impedida em função das catástrofes naturais recentes. Estiveram presentes presidentes, vice-presidentes, secretários-gerais, chefes de gabinete, procuradores, especialistas em Tecnologia de Informação e desenvolvedores de soluções técnicas, além de outros profissionais com atuação nas juntas comerciais.

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

Data: 08/12/2022

COMITÊ CENTRAL DE GOVERNANÇA DE DADOS ABRE PROCESSO SELETIVO

Duas vagas serão abertas para organizações da sociedade atuantes na Proteção de Dados Pessoais; inscrições vão até 16/12

O Comitê Central de Governança de Dados (CCGD) lançou edital que regulamenta o processo seletivo para o preenchimento de duas vagas no Comitê Central de Governança de Dados do Governo Federal. As vagas são destinadas a representantes de organizações da sociedade atuantes na temática de Proteção de Dados Pessoais. Os interessados devem se inscrever até o próximo dia 16 de dezembro. O edital publicado nessa terça-feira (6/12), em edição extra do Diário Oficial da União (DOU), foi aberto por meio de resolução regularmente aprovada pelo CCGD.

O formulário de inscrição está disponível no edital. Os selecionados deverão cumprir mandato de dois anos - uma recondução será permitida -, e terão direito a voto nas deliberações relativas à gestão e tratamento de dados pessoais. A participação no Comitê é considerada prestação não remunerada de serviço público relevante. Os representantes devem comprovar experiência na temática de proteção de dados pessoais e funcionamento da organização por, pelo menos, um ano.

O CCGD é composto por diversos órgãos da Esplanada, além de organizações da sociedade civil e, como convidados, membros dos Poderes Legislativo e Judiciário. A Secretaria-Executiva do Comitê fica a cargo da Secretaria de Governo Digital da Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia (SEDGG), órgão encarregado de dar publicidade às resoluções do Comitê.

Administração pública

O Comitê Central de Governança de Dados foi criado pelo Decreto nº 10.046/2019, que dispõe sobre governança no compartilhamento de dados no âmbito da administração pública federal e instituiu, também, o Cadastro Base do Cidadão. As reuniões ordinárias são trimestrais, preferencialmente por videoconferência.

São exemplos de competências do CCGD deliberar sobre as orientações e diretrizes para a categorização de compartilhamento amplo, restrito e específico referente à proteção de dados pessoais e, ainda, a respeito das regras e parâmetros para o compartilhamento restrito relativo à preservação do sigilo e da segurança.

Também são competências do Comitê dispor sobre a compatibilidade entre as políticas de segurança da informação e as comunicações efetuadas pelos órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e dos demais Poderes da União no âmbito do compartilhamento de dados, entre outras atribuições.

As normas e diretrizes sobre o compartilhamento de dados têm a finalidade de simplificar a oferta de serviços públicos; orientar e otimizar a formulação, a implementação, a avaliação e o monitoramento de políticas públicas; e possibilitar a análise das condições de acesso e manutenção de benefícios sociais e fiscais. Além disso, promover a melhoria da qualidade e da fidedignidade



dos dados custodiados pela administração pública federal; e aumentar a qualidade e a eficiência das operações internas da administração pública federal.

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

Data: 08/12/2022

MINISTÉRIO DA ECONOMIA LANÇA ESTUDO SOBRE BIOINSUMOS DA AMAZÔNIA

De autoria do Núcleo de Inteligência em Propriedade Industrial, trabalho é ponto de partida para uma ampla base de dados sobre pedidos de patentes

A Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), lançou nesta quarta-feira (7/12) o estudo “Mapeamento de tecnologias desenvolvidas a partir de bioinsumos da Amazônia”. Apresentado durante a 307ª reunião do Conselho de Administração da Superintendência da Zona Franca de Manaus (CAS), o trabalho é o ponto de partida para a construção de uma ampla base de dados atualizável contendo os depósitos de pedidos de patentes relacionadas à utilização, no Brasil e no mundo, de insumos da Amazônia.

O estudo foi elaborado pelo Núcleo de Inteligência em Propriedade Industrial (NIPI) da Sepec, em parceria com o Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) e a Associação Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), a partir da constatação da necessidade de o governo brasileiro conhecer as principais patentes de produtos e tecnologias que utilizam bioinsumos da região amazônica brasileira.

Já disponibilizado no site do NIPI e por meio de dashboard (ferramenta de interação gráfica), o estudo vai subsidiar atividades de prospecção de negócios, em apoio ao Novo Centro de Bionegócios da Amazônia (CBA). As atribuições do centro incluem a identificação e fomento de oportunidades de negócios, a busca ativa de potenciais interessados em desenvolver produtos, a utilização de recursos técnicos para a implementação de novos empreendimentos e a condução de pesquisas necessárias ao produto.

“Este é um trabalho bastante rico, que nos orgulha como servidores públicos e como integrantes da Sepec”, afirmou o secretário especial de Produtividade e Competitividade, Alexandre Ywata, que presidiu a 307ª reunião do CAS. Sobre o CBA, Ywata acrescentou: “É muito animador todo o trabalho que tem sido feito na instituição, um trabalho intenso e muito recompensador”. O superintendente da Suframa, general Algacir Polsin, ressaltou a importância do estudo para a base de dados sobre os pedidos de patentes de produtos da Amazônia, e, referindo-se aos resultados obtidos em 2022, destacou a relação entre a autarquia e o Ministério da Economia, enfatizando a “boa interlocução” entre os dois.

Ywata informou na oportunidade a divulgação do resultado preliminar de seleção da pessoa jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, que assumirá a gestão do Novo CBA. A Fundação Universitas de Estudos Amazônicos (Fuea), instituição vencedora da primeira fase do certame, cumpriu os requisitos para a qualificação. “O processo agora se encaminha para as etapas seguintes, e segue cumprindo o cronograma, que esperamos que seja concluído ainda no ano corrente”, ressaltou o secretário.

Retrato dos pedidos de patentes

De acordo com o coordenador do NIPI, Mário dos Santos Neto, entre os benefícios e usos do estudo estão a identificação de patentes com potencial para desenvolvimento de produtos da bioeconomia para negociação de contratos de transferência tecnológica, identificação de potenciais parcerias e mapeamento de formas de utilização para insumos da Amazônia. “O estudo é um retrato dos pedidos de patentes depositados no Brasil e no mundo relacionados a bioinsumos originários do bioma Amazônia”, resumiu Mário Neto.

Os dados utilizados no estudo são da base de patentes da Derwent Innovation®, considerada a mais completa ferramenta do mundo para pesquisa e análise de patentes globais. Foram buscados

documentos de patente que indicaram a realização de acesso, no INPI, a informações sobre o patrimônio genético brasileiro no bioma Amazônia. Uma segunda abordagem teve como base a recuperação dos pedidos de patentes cujos títulos ou resumos citavam a utilização de espécies vegetais pertencentes ao bioma da Amazônia. Por fim, foi feita uma busca para a recuperação de pedidos de patentes com referência à região amazônica no título, no resumo ou nas reivindicações.

Entre as informações de destaque no estudo está a de que os principais produtos da Amazônia nos depósitos de pedidos de patentes são, no Brasil e no mundo, o cacau e a mandioca. O Guaraná e o babaçu são o terceiro e o quarto colocados mundiais, enquanto o açaí responde pela quarta posição no Brasil. As unidades da federação com mais depósitos são Pará (23%), São Paulo (20%), Amazonas (14%), Maranhão (11%) e Ceará (8%). Os principais tipos de depositantes são as universidades, fundações e instituições de pesquisa (83%), com empresas (17%) e pessoas físicas (4%) na sequência. As três principais áreas tecnológicas dos depósitos no Brasil são de alimentos, medicamentos e biotecnologia; no mundo, as áreas de alimentos e medicamentos também vêm em primeiro e segundo lugares. A terceira posição fica com a agricultura.

O Núcleo de Inteligência em Propriedade Industrial foi criado por meio da Portaria SEPEC/ME nº 4426, de 22 de junho de 2021. O objetivo é produzir e divulgar estudos e pesquisas para subsidiar políticas de desenvolvimento da competitividade e produtividade do setor produtivo brasileiro, a partir de análise de dados relacionados à propriedade industrial. O NIPI é formado por dois representantes titulares do INPI e dois da Sepec, além de dois representantes da ABDI como membros convidados.

Deliberações

Durante a 307ª reunião do CAS foram aprovados 24 projetos industriais e de serviços, sendo 11 de implantação e 13 de atualização ou diversificação. Segundo as estimativas, os projetos deverão atrair investimentos de R\$ 481,9 milhões, com a geração de 644 novos empregos e um faturamento adicional de US\$ 2,88 bilhões no Polo Industrial de Manaus (PIM) ao longo dos próximos três anos.

A reunião, presidida pelo secretário Ywata, contou com a participação de representantes de órgãos governamentais, entidades de classe, políticos e empresários da região amazônica, e encerrou o calendário de atividades do CAS ao longo de 2022. O Conselho fechou o ano com um total de 201 projetos industriais e de serviços aprovados, que preveem investimentos de aproximadamente R\$ 6 bilhões e a geração de 9.776 novos empregos na Zona Franca de Manaus.

Semicondutores

Na terça-feira (6/12), a Suframa promoveu, como parte da programação da 307ª Reunião do CAS, o Fórum Indústria de Semicondutores no Polo Industrial de Manaus: desafios e oportunidades. O evento foi realizado para a apresentação, discussão e alinhamento de diretrizes e ações de caráter estratégico com reflexos no desenvolvimento do projeto “Amazônia 2040: cenários prospectivos e agenda estratégica para o Desenvolvimento”. As discussões sobre a atração de indústrias de semicondutores para a Zona Franca de Manaus contaram com a participação do superintendente presidente Pölsin e do secretário Ywata.

Também na terça-feira (6), a Suframa realizou o Workshop de Tecnologia da Informação e Comunicação com foco em Programação. Em parceria com o Wernher Von Braun e os desenvolvedores do Projeto Manna, a atividade foi direcionada a estudantes finalistas do Ensino Médio selecionados por escolas públicas do projeto “Suframa nas Escolas” e fez parte da programação da 307ª Reunião do CAS. O diretor-geral do Ifam, Nivaldo Rodrigues, e os estudantes receberam a visita da comitiva dos conselheiros, liderados pelo superintendente Pölsin e o secretário Ywata.

Acesse a íntegra da reunião.

<https://www.youtube.com/watch?v=YC7ZXGJ0OXg>

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

Data: 08/12/2022

PORTAL PORTO GENTE

PORTOS PRIVADOS MELHORAM ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL

Redação Portogente

Associados à ATP registraram média maior que a nacional, de acordo com relatório

O Índice de Desempenho Ambiental (IDA) de terminais de uso privado (TUPs) foi de 61,28 pontos, em 2021, mantendo a média de 2020. Já os TUPs associados à Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) obtiveram uma nota de 68,67, 12% maior que a média nacional.



ATP sustentável

Os dados constam do relatório Análise do IDA nos TUPs 2021, elaborado pela equipe técnica da ATP, utilizando os dados oficiais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados no mês novembro. Ao longo do relatório, compara-se o ano de 2021 com 2020 e considera apenas os Terminais que responderam ao questionário nesses anos.

Dois perfis de terminais privados apresentaram as maiores notas médias do IDA. Os que movimentam contêineres alcançaram 73,62, e os responsáveis por granel sólido, 66,56, com a nota média foi de 80,08. Já os TUPs que movimentaram mais de um perfil de carga aumentaram sua nota do IDA em 8,9%, saindo de uma média de 52,75 para 57,44.

“A avaliação por perfil de carga é interessante, pois o perfil do terminal influencia em sua superestrutura e, conseqüentemente, nas ações ambientais”, ressalta o relatório, exemplificando diferentes tipos cargas perigosas, de licenciamento, entre outros.

Ao comparar as regiões do país, o relatório mostra que os terminais privados das regiões Sudeste e Centro-oeste foram os que obtiveram maior desempenho ambiental, pontuando 73,5 e 69,7, respectivamente.

Os terminais da região Sul, de acordo com o documento, obtiveram o maior crescimento (7,3%), seguidos pela região Centro-Oeste (+5,7%) e Sudeste (+1%). Já as regiões Norte e Nordeste apresentaram uma queda de 6,8% e 6,9%, nessa ordem.

O documento ainda ressalta que não se justifica a análise comparativa entre a nota média dos terminais privados com a dos portos públicos, uma vez que os questionários são diferentes e os TUPs iniciaram sua participação no IDA em 2017, já os Portos Públicos fazem a avaliação desde 2012.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 08/12/2022

ANTAQ E O PORTO VERDE

Editor Portogente

Distinto de se opor ao comércio e aos investimentos globais, trata-se de colaborar para a construção de comunidades saudáveis, respeitadas e sustentáveis. (Fritjof Capra)



Sem sobra de dúvida, o assunto meio ambiente no governo Lula, será tratado com mais modernidade, do que foi nos últimos quatro anos, quando esse tema foi polêmico. Mundialmente, as cúpulas climáticas da ONU, as COPs, todos os anos vem demonstrando que o tema está evoluído com o engajamento dos países na solução dos problemas ambientais. Nos portos, essa meta é definida pelo conceito do Porto Verde. Há muito que ser feito. Hoje a atividade portuária transcende a movimentação de carga junto aos cais. Sua logística

competitiva estende-se para o oceano e ao interior.

Leia também * Porto de Santos com força política no Congresso

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115141-porto-de-santos-com-forca-politica-no-congresso>

Esse fluxo do comércio impacta o desenvolvimento da sua área de influência e as suas relações envolvem os setores produtivo, de distribuição física e das decisões governamentais. Suas externalidades são refletidas nos três pilares ESG (sigla em inglês de ambiental, social e governança). É na sua relação com a cidade das pessoas onde ocorrem os conflitos mais notados e decorrem reações mais acirradas. Mundialmente, o compromisso com a sustentabilidade atrela conceito às marcas.

Leia mais * Hora de construir o túnel submerso do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115134-hora-de-construir-o-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Ao focar ambientalmente o principal porto brasileiro, o de Santos, deveria ser prioritário esclarecer com todas as letras a situação do navio do grupo Cosan, para armazenar gás, denunciado como um potencial explosivo equivalente a 55 bombas de Hiroshima. Também explicar a segurança do terminal de Alemoa, para produtos químicos e inflamáveis, próximo à área urbana e onde, no passado recente, ocorreu o maior incêndio da história do porto. Deste acidente resultou uma degradação descomunal de natureza protegida.

Leia ainda * Navio-bomba: a aprovação de projetos de risco social e ambiental

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114723-navio-bomba-ausencia-da-sociedade-no-controle-social-leva-a-aprovacao-de-projetos-de-risco-social-e-ambiental>

É função da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) fomentar a sustentabilidade na atividade portuária. Foi exemplar o evento por ela promovido, destacando e premiando as melhores práticas ESG. Um sinal de um novo tempo de operações dos portos, preservando a natureza. Como acelerador dessa iniciativa, os fatos do navio da Cosan e do terminal da Alemoa, no Porto de Santos, são dois casos que devem participar como debate desse programa.

Leia mais * Incêndio da Ultracargo: crime ou acaso?

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/99470-incendio-da-ultracargo-acaso-ou-crime>

Uma das tarefas básicas da agência reguladora é a fiscalização e controle da qualidade dos serviços prestados. Convém que a atividade no principal porto brasileiro seja paradigma nacional no cumprimento das normas e leis, que não se verificou na construção do tanque da Ultracargo e, por isso, ocorreu o terrível incêndio na região da Alemoa, prejudicando por dias o acesso ao porto. Trata-se da segurança que o investidor exige, na hora de aplicar seu capital, essencial à construção do porto do futuro.

Leia mais * Porto de Santos2050 pelos melhores caminhos



<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115123-porto-de-santos2050-pelos-melhores-caminhos>

A despeito da complexidade que se traduz a busca da sustentabilidade na atividade portuária, há dois fatores que têm papéis relevantes no processo de produzir resultados e, ao mesmo tempo, preservar a natureza: uma autoridade portuária competente, alinhada com o negócio do porto e desejar uma beira-mar protegida.

Leia mais * *Por uma real relação porto-cidade, defende Sérgio Aquino*

<https://portogente.com.br/cais-das-letras/114956-por-uma-real-relacao-porto-cidade>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/12/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O BOM DESAFIO DE PORTO MURNHO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O projeto da Rota Bioceânica, série de obras viárias que vão ligar a Região Centro-Oeste do Brasil aos portos do Chile, às margens do Oceano Pacífico, avança. E com isso, a revolução logística que irá impulsionar nessa parte do País fica cada vez mais próxima. Em entrevista publicada na edição desta quinta-feira, dia 8, do BE News, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) aponta que a cidade de Porto Murtinho (MS) passará por um cenário transformador, a médio prazo, com o início das operações de transporte de cargas por essa nova rota.

O município será diretamente beneficiado pela ponte Brasil Paraguai, que ainda está em obra, e ligará Murtinho a Carmelo Peralta, no Paraguai. De acordo com o Ipea, a estratégica localização dessa cidade, na fronteira paraguaia e formando o eixo central da Rota Bioceânica vai gerar um novo ciclo de desenvolvimento para a região, que deve se tornar um hub logístico. “Surge uma cidade articuladora, com uma logística multimodal (hidrovia e rodovia) de grande atratividade”, afirmou o pesquisador do Ipea, Pedro da Silva Barros, na reportagem. Para ele, Murtinho deixa de ser periférica e ganha posição de destaque como centro de distribuição de cargas.

E Barros deixa claro o desafio, aliás, o bom desafio, que essa área de Mato Grosso do Sul irá enfrentar. “É preciso saber utilizar bem essa oportunidade imensa que se projeta”, destacou. E citou diagnósticos do Ipea que apontam um leque de possibilidades de crescimento mercadológico, além da competitividade dos produtos brasileiros com a redução dos custos de transporte, classificando o acesso a um mercado regional como uma porta mais acessível às pequenas e médias empresas que queiram se internacionalizar.

A Rota Bioceânica, que vai encurtar em 17 dias a viagem de mercadorias entre Mato Grosso do Sul e a Ásia e deve ser concluída até 2025, deve atrair terminais logísticos e a instalação de portos secos para a região de Porto Murtinho. Serão novos investimentos nessa região, a geração de mais empregos e a vinda de profissionais para as cidades próximas, enfim um novo ciclo de desenvolvimento. E as autoridades municipais, tanto de Murtinho como das cidades vizinhas, e estadual devem garantir as condições urbanas - habitacionais, de mobilidade, comerciais, de saúde, educacionais - para que esse novo fluxo de riquezas e pessoas seja bem recebido e gerido, sem gerar problemas sociais.

É, enfim, o bom problema. Trata-se de uma onda de riqueza que deve ser bem aproveitada e direcionada para o crescimento sustentável da região. Cabe aos gestores públicos locais saberem otimizar essa oportunidade e a explorarem com parcimônia e inteligência. Serão suas ações que



vão definir se esse novo fluxo de investimentos e novos negócios vai motivar um ciclo de desenvolvimento ou espalhar o caos social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/12/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PRIORIDADE

Relatora do grupo de trabalho (GT) de Infraestrutura da equipe de transição do Governo Federal, a ex-ministra do Planejamento Miriam Belchior afirmou ontem que o setor de Infraestrutura será uma das prioridades do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva. E destacou que, no próximo governo, que terá início em 1º de janeiro, a área será a segunda mais importante, perdendo apenas para as ações de combate à fome.

MONITORAMENTO 1

Miriam também informou que o futuro governo avalia ter centros de articulação e monitoramento de suas principais políticas, como a da Infraestrutura, para acompanhar o desenvolvimento dos principais empreendimentos e as soluções obtidas. “Na verdade, esse governo vai ter alguns importantes centros de articulação e monitoramento de políticas importantes, da fome, a política de infraestrutura, e a transição ecológica. Todos os três casos se distribuem ações em vários ministérios, então se precisa ter um monitoramento forte para garantir que se alcancem os resultados. Então a gente precisa definir melhor se fica tudo num lugar só, ou não, ainda não está definido”, disse nessa quarta-feira.

MONITORAMENTO 2

Segundo a ex-ministra do Planejamento, o local onde essas unidades de monitoramento serão instaladas será acertado em breve. E não se descarta que fiquem no Palácio do Planalto, como parte da Casa Civil. Essa definição, explicou Miriam Belchior, ainda dependerá do “personograma”, ou seja, das pessoas escolhidas pelo presidente eleito para ficar à frente dos ministérios, se o futuro ministro terá condições de assumir essa fiscalização ou se é melhor concentrá-las no Palácio do Planalto.

MONITORAMENTO 3

Nas últimas semanas, no núcleo próximo ao futuro presidente, tem ganhado força a proposta de o próximo governo ter um órgão, uma supersecretaria para monitorar projetos de infraestrutura, tanto os do poder público como da iniciativa privada. Nesse caso, a ex-ministra Miriam Belchior é cotada para ficar à frente dessa unidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/12/2022

NACIONAL - ANTAQ ATUALIZA ÍNDICE DE REAJUSTE DO CONTRATO EM EDITAL DO PORTO DE ITAJAÍ

Estabelecimento do índice de Reajustamento do Contrato já havia sido aprovado de ad referendum pela Antaq no fim de setembro

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

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) atualizou modelo de reajuste do contrato de concessão do Porto de Itajaí (SC). A decisão foi aprovada ontem (7), em reunião de diretoria do órgão.

Os diretores aprovaram o chamado índice de Reajustamento do Contrato (IRC). Trata-se de uma métrica desenvolvida pela agência que reflete as variações não gerenciáveis – valores não controláveis na determinação das tarifas pela futura concessionária – relacionadas aos custos

operacionais da exploração do acesso aquaviário do porto organizado. Dentre eles, a variação cambial e o preço do combustível marítimo. Esse reajuste deverá acontecer anualmente e pode ser revisto a cada cinco anos.



O processo de desestatização do Porto de Itajaí tramita no Tribunal de Contas da União desde agosto deste ano

A atualização já havia sido aprovada ad referendum (quando o procedimento não pode aguardar a reunião de diretoria, sendo analisado em um momento posterior) por meio de um despacho assinado pelo diretor geral da Antaq, Eduardo Nery, no fim de novembro.

A criação do IRC contemplando a variação cambial e o preço do combustível marítimo – que são os que mais afetam o custo operacional da concessão – foi construída em comum acordo entre a Antaq, o Ministério da Infraestrutura e Infra SA. o objetivo é contemplar nos parâmetros da concessão os custos não gerenciáveis na manutenção da dragagem.

A proposta anterior para concessão previa que essa variação dos custos não gerenciáveis poderia entrar na revisão tarifária. Houve um entendimento de que essa proposta poderia trazer o risco de inserir no valor da tarifa possíveis custos gerenciáveis – portanto, valores controláveis pelo concessionário. Ou pior, custos de ineficiência que poderiam entrar de forma proposital.

Esse é o segundo reajuste no contrato de concessão feito pela Antaq nos últimos dois meses. No início de novembro, o órgão já havia aprovado a atualização dos estudos e documentos técnicos e jurídicos da concessão do porto catarinense. Na ocasião, a agência atualizou os valores de Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) para balizamento das tarifas de contrato.

Também havia incorporado o aspecto ambiental no “fator Q”, que será aplicado nos reajustes tarifários e corrigido o inventário de bens do porto.

Tramitação

O processo de desestatização do Porto de Itajaí tramita no Tribunal de Contas da União (TCU) desde agosto deste ano. O relator do processo, ministro Walton Alencar, havia enviado ressalvas à Antaq justamente sobre a necessidade de a agência poder fazer eventuais mudanças na fórmula de reajuste a ser aplicada às tarifas.

Ainda não se sabe se as alterações aprovadas pela Antaq ao edital liberem a Corte de Contas para votar o processo. Isso porque, o Grupo de Trabalhos de Infraestrutura do governo eleito ainda não sinalizou se tem a intenção de manter o processo de concessão do porto nos moldes propostos até então.

Renovação de vista

A Antaq novamente adiou a análise de Impacto Regulatório (AIR) do relatório com a metodologia a ser usada para determinar a abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres. O adiamento se deu após o pedido de renovação de vista da diretora da agência Flávia Takafashi.

Também conhecida como “demurrage”, a sobre-estadia nada mais é do que a retenção ou demora por parte do importador para devolver bens do navio. Na prática, a cobrança é uma multa determinada no contrato que deve ser paga pelo contratante/embarcador de um navio, quando este demora mais do que o acordado nos portos de embarque ou de descarga. As multas são estabelecidas por dias de atraso.

Segundo os contratantes, os atrasos atuais vêm em consequência dos problemas nas rotas mundiais e aumento das chamadas omissões de escala – quando há cancelamentos dos acessos

de navios a determinado terminal portuário. Os usuários dos terminais argumentam ainda que sofrem represálias caso questionem as cobranças impostas pelos armadores.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/12/2022

NACIONAL - LEI QUE FACILITA COMPRA DE IMÓVEIS DA RFFSA É SANCIONADA

Governo espera com isso resolver o problema de avos abandonados em diversos locais do País

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



A RFFSA foi uma grande estatal ferroviária brasileira, possuindo mais de 31 mil km de ferrovias e consolidando 18 malhas regionais

O presidente Jair Bolsonaro sancionou, sem vetos, a Lei 14.474/2022, que estabelece regras para facilitar a compra de imóveis não operacionais da antiga Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA). A lei foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) de ontem (7).

De acordo com a norma, os ocupantes que estão sob gestão dos imóveis não operacionais vindos da RFFSA antes de abril de 2005 poderão adquirir o bem de forma direta, ou seja, sem a necessidade de licitação, respeitado o valor de mercado do imóvel e “excluídas as benfeitorias realizadas pelo ocupante”.

A mudança de regra havia sido incorporada a Medida Provisória (MP) 1.127/2022, que limita o reajuste das taxas de foro e de ocupação dos terrenos da União. A incorporação havia sido um pedido da Secretaria de Patrimônio da União (SPU) durante a tramitação da medida no Congresso.

A RFFSA já foi uma grande estatal ferroviária brasileira. O órgão já chegou a ter mais de 31 mil km de ferrovias e consolidou 18 malhas regionais. De 1986 a 1996, a empresa acumulou uma dívida de US\$ 3,77 bilhões. Em 1992, a estatal foi incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND). Na época, a autarquia gerava US\$ 1 milhão de prejuízo ao dia.

Acontece que todo esse patrimônio ferroviário que restou da antiga estatal de ferrovias se tornou um grande problema, sem solução há duas décadas, desde quando a empresa foi privatizada. Grande parte dos avos operacionais (infraestrutura, locomovas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária) está abandonada em diversos locais do País.

Levantamento mais recente feito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) demonstra que o patrimônio consiste em 150 mil bens móveis (locomotivas, vagões, veículos, equipamentos) e 5 mil bens imóveis (terrenos, edificações, pátios, oficinas). Atualmente, os bens estão classificados em não operacionais e operacionais, transferidos ao DNIT por força da Lei nº 11.483/2007.

Reajuste de taxas

A Lei 14.474/2022 também limita o reajuste das taxas de ocupação de terrenos da União. De acordo com a norma, o reajuste de foro – pagamento anual sobre a propriedade/ domínio úl do terreno – e de ocupação dos terrenos da União fica limitado a 10,06% (correspondente à inflação de 2021), no exercício de 2022.

Pelo texto, a partir de 2023, o lançamento dos débitos observará o percentual máximo de atualização correspondente a duas vezes a variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do exercício anterior ou os 10,06%, o que for menor.

A lei também estabelece prazo de 60 dias para regularização do registro cadastral tanto para as transferências onerosas quanto para as gratuitas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/12/2022

NACIONAL - EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA REGISTRA QUEDA EM NOVEMBRO, APONTA ABRAFRIGO

Ao todo, foram embarcadas 173,8 mil toneladas, gerando US\$ 872,7 milhões em receita, quebrando a estabilidade observada até outubro

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



Nos quatro meses anteriores a novembro, o movimento mensal era acima de 200 mil toneladas de carne bovina exportadas, com receita superior a US\$ 1 bilhão

As exportações de carne bovina registraram queda em novembro tanto em volume quanto em entrada de divisas. Ao todo, foram embarcadas 173.783 toneladas, gerando US\$ 872,7 milhões em receita. As informações são da Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), que compilou os dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia.

O cenário se mantinha estável até outubro. Nos quatro meses anteriores a novembro, os embarques mensais eram acima de 200 mil toneladas. Já a receita se manteve superior a US\$ 1 bilhão por mês, no período de março a outubro.

Mas no acumulado do ano sobre igual período de 2021, os resultados são melhores. Segundo a Abrafrigo, de janeiro a novembro, as exportações totais de carne bovina alcançaram US\$ 12,2 bilhões em receita, contra US\$ 8,5 bilhões nos 11 meses de 2021, perfazendo um crescimento de 44%. No volume, a movimentação até novembro atingiu 2.158.786 toneladas, em comparação com as 1.716.000 toneladas do ano passado, uma alta de 25,8%.

Principais importadores

A China, principal importador da carne bovina brasileira, injetou, até novembro, US\$ 7,48 bilhões no País, 93% a mais do que em 2021 (US\$ 3,88 bilhões). No volume, o crescimento foi um pouco menor. Até novembro foram destinadas à China 1.149.242 toneladas, um aumento de 59% sobre os embarques do ano passado (722.451 toneladas).

Neste ano, os Estados Unidos se tornaram o segundo maior consumidor do produto nacional. Em 2021, suas compras proporcionaram uma receita de US\$801,7 milhões e em 2022 ela já alcançou US\$ 904,1 milhões (+ 12,8%). No volume, as importações foram de 117.805 toneladas em 2021 e de 173.141 toneladas em 2022(+47%).

O Chile ficou na terceira posição, importando 71.858 toneladas (-27,5%) e gerando US\$ 360,1 milhões em receita (-29,2%). Em quarto lugar ficou o Egito, com movimentação de 93.994 toneladas (+69,7%) e receita de US\$ 356,4 milhões (+62,1%). Na quinta posição, entre os maiores importadores, está Hong Kong, que comprou 88.535 toneladas (-57,1%), injetando US\$ 308,9 milhões (-61,1%) em receita.

No total, 110 países aumentaram suas aquisições de carne bovina brasileira, enquanto 57 reduziram as compras.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 08/12/2022

REGIÃO CENTRO-OESTE - PORTO MURTINHO DEVE SE TORNAR CENTRO LOGÍSTICO COM ROTA BIOCEÂNICA

Previsão foi feita pelo Ipea em encontro que discutiu benefícios da obra
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Porto Murtinho deverá ganhar posição de destaque como centro de distribuição de cargas, na opinião do pesquisador do Ipea, Pedro da Silva Barros

A ROTA BIOCEÂNICA ENCURTARÁ EM 17 DIAS A VIAGEM DE MERCADORIAS ENTRE MATO GROSSO DO SUL E A ÁSIA

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) desenha para a cidade de Porto Murtinho (MS) um cenário transformador, a médio prazo, com o início das operações de transporte de cargas pela Rota

Bioceânica, que ligará o Brasil ao Paraguai, Argentina e Chile. O município será beneficiado pela ponte Brasil-Paraguai, que ainda está em obra, e ligará Murtinho a Carmelo Peralta, no Paraguai.

Segundo o órgão, a estratégica localização da cidade fronteiriça como eixo central da Rota Bioceânica (Atlântico Pacífico) vai gerar um novo ciclo de desenvolvimento para a região, que deve se tornar um hub logístico.

“Porto Murtinho estava no final do caminho, posição que se reverte com esse corredor. Surge uma cidade articuladora, com uma logística multimodal (hidrovia e rodovia) de grande atratividade”, analisa o pesquisador do Ipea, Pedro da Silva Barros.

Para ele, Murtinho deixa de ser periférica e ganha posição de destaque como centro de distribuição de cargas.

O pesquisador analisou as previsões da obra durante um encontro com o prefeito murtinhense Nelson Cintra, na última segunda-feira (5), que reuniu o grupo de trabalho do projeto de integração oceânica composto por atores de governança, públicos e privados, dos quatro países que integram a obra: Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

O Paraguai avança com as obras de sua responsabilidade na região do Chaco, coma licitação do último trecho a ser pavimentado da Ruta 15, de 220 km, que interligará as fronteiras com o Brasil e a Argentina.

Já o prefeito Nelson Cintra expôs as ações que estão sendo desenvolvidas em sua gestão para preparar o município para o desenvolvimento. Entre elas, ele destacou a parceria do governo estadual e da bancada federal que visa buscar recursos da ordem de US\$ 35 milhões para estruturar o município.

Ainda de acordo com Cintra, a presença de 11 prefeitos de Mato Grosso do Sul no Fórum Internacional do Corredor Bioceânico, realizado em Antofagasta (Chile), no fim do mês passado, demonstra que há envolvimento regional.

O pesquisador do Ipea declarou que “é preciso saber utilizar bem essa oportunidade imensa que se projeta”, e parabenizou a participação dos prefeitos no fórum, alegando que a ação foi importante para conhecer o trajeto da Rota Bioceânica e os “vizinhos”.

Barros também detalhou diagnósticos do Ipea que apontam um leque de possibilidades de crescimento mercadológico, além da competitividade dos produtos brasileiros com a redução dos

custos de transporte, classificando o acesso a um mercado regional como uma porta mais acessível às pequenas e médias empresas que queiram se internacionalizar.

“Por isso a importância do governo de Mato Grosso do Sul de estar atento às dinâmicas do novo corredor”, explicou.

“O desafio para Porto Murinho, nesse momento, é manter as externalidades positivas gerados pela construção da ponte (sobre o Rio Paraguai) e os acessos, que já movimentam a economia, e aproveitar as oportunidades comerciais que advirão com o fluxo de cargas e pessoas, que serão muito maiores”, avaliou Barros.

A Rota Bioceânica também deve atrair terminais logísticos e a instalação de portos secos. O novo caminho encurta em 17 dias a viagem de mercadorias entre Mato Grosso do Sul e a Ásia, e deve ser concluído até 2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/12/2022

REGIÃO SUDESTE - PF INTENSIFICA COMBATE AO TRÁFICO APÓS ACHAR COCAÍNA EM CARGA DE CAFÉ EM SANTOS

Operação Cygnus foi deflagrada na manhã de ontem. Uma arma de fogo sem registro foi apreendida
Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



A investigação parte da apreensão de 790 kg de cocaína há oito meses. Droga estava escondida em uma carga de café destinada ao Porto de Hamburgo, na Alemanha

A Polícia Federal deflagrou na manhã de ontem (7) a Operação Cygnus, com o objetivo de intensificar o combate ao tráfico internacional de drogas no Porto de Santos, no litoral de São Paulo. Uma arma de fogo sem registro foi apreendida durante o cumprimento de mandado de busca e apreensão expedido pela

Justiça Federal.

Segundo a corporação, o crime que deu origem à investigação ocorreu há exatos oito meses, no dia 7 de abril, quando 790 quilos de cocaína foram encontrados em uma carga de 21 toneladas de café, que tinha como destino o Porto de Hamburgo, na Alemanha. A droga estava embalada em tabletes e acondicionada junto ao café dentro de um contêiner.

Na ocasião, a carga foi selecionada para inspeção durante ação de gestão de riscos da Receita Federal. A droga foi localizada com o auxílio de escâner e cães farejadores, apreendida e entregue à Polícia Federal, que instaurou inquérito e deu prosseguimento às investigações.

O crime de tráfico internacional de entorpecentes está previsto na Lei 11.343 de 23/08/2006.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/12/2022

REGIÃO NORDESTE - REQUALIFICAÇÃO DO PORTO DE ILHÉUS ENTRE 2020 E 2022 MARCA NOVO CICLO DE OPERAÇÕES

Obras realizadas pela Codeba no período contabilizam R\$ 28 milhões

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



Para a temporada 2022/2023, estão previstas cerca de 110 atracações de cruzeiros entre os portos de Salvador e Ilhéus

O Porto de Ilhéus (BA) vive um novo momento operacional, após a conclusão de um pacote de obras estruturantes e de manutenção que fazem parte do Projeto de Requalificação do complexo, implantado pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), entre 2020 e 2022, num investimento em recursos próprios de R\$ 28

milhões.

Entre elas está a dragagem de manutenção, que restabeleceu o calado operacional de 10 metros, ampliando em cerca de 50% a capacidade de movimentação dos navios em operação no porto, que podem chegar a 60 mil toneladas. Foram investidos R\$ 15 milhões no serviço realizado ano passado.

Outras obras envolvem a substituição do sistema de drenagem fluvial; a conclusão da etapa de inspeção subaquática para realização futura da obra de em brechamento do cais; e a recuperação do molhe portuário, garantindo condições de abrigo e reforço na segurança das operações.

Até 31 de dezembro, segundo a Codeba, ainda será instalada uma segunda balança rodoviária no porto público, que terá capacidade para atender a pesagem de carretas do po bitrem, com intuito de reduzir gargalos em operações. A obra tem investimento de R\$ 630 mil.

No fim do mês passado, a Autoridade Portuária inaugurou também o Projeto de Requalificação do Sistema de Iluminação, que atende os requisitos da NR 29 (uma das normas de segurança que regulamenta o setor). A nova iluminação é mais moderna e foi instalada nas vias públicas e na área operacional do porto baiano. Por ser em tecnologia LED, garante ainda economia no consumo de energia elétrica.

A obra contou com R\$ 1,4 milhões em investimentos e está alinhada ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 9-Indústria, inovação e infraestrutura, da ONU, e às metas do Programa de Gestão Ambiental (PGA) do Porto de Ilhéus. Em relação à segurança, foi feita a ampliação e o reforço do sistema de vigilância e acesso, com a aquisição de novas câmeras eletrônicas.

NEGÓCIOS

O Porto movimentou granel sólido vegetal, granel sólido mineral e carga geral (madeira e carga de projeto). Para a Codeba, investir em melhorias - em alinhamento com ações de desenvolvimento de negócio - produzem efeitos nas operações comerciais, que já se refletem num volume de carga negociada que dobrou de 2020 para 2021, afirma a gestão.

No quarto trimestre de 2021, também foram retomadas as exportações de madeira bruta para a Europa. Entre outubro de 2021 e fevereiro de 2022, o terminal portuário do sul da Bahia movimentou mais de 91 mil toneladas da commodity para o Porto de Aveiro, em Portugal.

Além da movimentação de grãos, o porto tem despontado no segmento turístico. Com o aumento da segurança na mobilidade de navios, a expectativa para a retomada dos cruzeiros aumenta.

Na temporada de 2018/ 2019, os Portos de Salvador e Ilhéus registraram o total de 57 navios e cerca de 181 mil passageiros recepcionados. Para a temporada 2022/2023, estão previstas cerca de 110 atracações de cruzeiros entre os portos de Salvador e Ilhéus.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/12/2022

REGIÃO NORDESTE - CABEDELLO ULTRAPASSA 1 MILHÃO DE TONELADAS OPERADAS EM 2022

Em novembro, o destaque ficou para o trigo e o malte
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Cabedelo, na Paraíba, ultrapassou 1 milhão de toneladas movimentadas em 2022. A marca foi alcançada no mês passado, segundo a Gerência de Operações do complexo portuário, que registrou um total de 1,097 milhão de toneladas, sendo 758 mil toneladas de sólidos e 339 mil toneladas de combustíveis.

Para novembro, o destaque ficou com os grãos, em especial trigo e malte. Juntas, as cargas somam 309.500 toneladas operadas, um resultado 9,5% superior ao registrado entre janeiro e novembro de 2021.

Somente de trigo, de acordo com o relatório, foram 190.298 toneladas movimentadas durante todo o ano, quantidade 10,43% maior à registrada em 2021. Com o malte, foram 119.202 toneladas operadas ao longo desses 11 meses, representando um aumento de 8,08% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Outro destaque foi a movimentação de gasolina. Em novembro deste ano, 27.565 toneladas foram importadas, frente às 26.637 toneladas de novembro de 2021, acréscimo de 3,4%.

E o porto paraibano se prepara para um 2023 de novos crescimentos operacionais, esperados com a conclusão da dragagem ainda no primeiro semestre.

Com o aprofundamento dos acessos aquaviários, navios de até 55 mil toneladas poderão atracar no porto, trazendo a expectativa de um ganho de até 57% em relação à movimentação de volume de cargas.

Ao fim dos trabalhos, o canal de acesso passará a ter 11 metros, frente aos 9,14 metros atuais; E a bacia de manobra (área de manobra dos navios no interior da área do complexo) terá 300 metros de largura.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 08/12/2022

REGIÃO NORDESTE - PECÉM AMPLIA PORTFÓLIO DE CARGAS COM PRIMEIRA MOVIMENTAÇÃO DE BARRILHA

Em operação inédita, porto movimentou 700 toneladas do produto
Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Foram operadas 700 toneladas de barrilha, embaladas em big bags com destino à Paraíba

O Porto do Pecém, no Ceará, movimentou pela primeira vez barrilha, ou carbonato de sódio, uma espécie de sal branco e translúcido muito usado em processos industriais, como produção de vidro, papel, sabões e detergentes.

Ao todo, foram operadas 700 toneladas de barrilha, embaladas em big bags com destino à Paraíba.

Carlos Alberto Nunes, gerente da Tecer Terminais, empresa responsável pela operação inédita, o transporte da nova carga evidencia o crescimento e a diversidade de produtos que passam pelo terminal portuário.

Para ele, o envio da nova carga via Pecém demonstra que é possível trabalhar com a pluralidade de produtos, utilizando novas tecnologias.

Instalada no complexo portuário cearense há mais de 20 anos, a Tecer opera a movimentação de cargas como peças de pneus, granéis de exportação e importação, peças para a produção de energia eólica, como pás, torres e geradores, além de fertilizantes em big bags, bobinas de aço e carretas especiais.

No ano passado, o terminal registrou também o maior volume de exportações relacionadas às rochas ornamentais, com um aumento de 50% em relação a 2020.

Neste ano, somente em março, foram embarcadas para a Europa 15 mil toneladas de granito, o maior volume do produto já enviado em um só navio no porto cearense.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/12/2022

INTERNACIONAL - MINISTÉRIO DE TRANSPORTE DO URUGUAI CONFIRMA APOIO AO MERCOSUL EXPORT

Direção do Brasil Export foi recebida por representantes da pasta para tratar da realização da primeira edição do fórum em 2023

Por **BRUNO MERLIN** redacao@portalbenews.com.br



Durante o encontro, o CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, apresentou às autoridades presentes o planejamento de atividades do fórum para 2023

Em agenda oficial desenvolvida pela Embaixada do Uruguai no Brasil, a direção do Brasil Export foi recebida ontem (7) pela cúpula do Ministério de Transporte e Obras Públicas da nação vizinha na capital, Montevideu. O ministro José Luis Falero confirmou o apoio institucional da pasta à primeira edição do Mercosul Export - Fórum Internacional de Logística e Infraestrutura Portuária, que será

realizado em território uruguaio em março do próximo ano. A iniciativa consolida a expansão internacional do Brasil Export e tem como objetivo fomentar e impulsionar as relações comerciais entre os países da América do Sul.

Durante o encontro, o CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, apresentou às autoridades presentes o planejamento de atividades do fórum para 2023 e enfatizou a importância de estabelecer um movimento permanente de diálogo envolvendo as principais entidades e empresas que atuam no setor de infraestrutura no continente. “Temos muito a avançar nas relações entre os dois países. Aqui constatamos, inclusive, que o êxito dos projetos de expansão em terminais portuários e avós de infraestrutura do Uruguai dependem do aumento do comércio com o Brasil, um grande mercado produtor e consumidor”.

A comitiva do Brasil Export também contou com a presença do presidente do Conselho Nacional, José Roberto Campos, e do diretor comercial, Marcio Delfim. Ao longo de toda a agenda, os brasileiros tiveram o acompanhamento do Vice-Ministro de Transporte e Obras Públicas, Juan José Olaizola, e do Presidente do Inalog - Instituto Nacional de Logística do Uruguai, Alvaro Olazábal.

Após o encontro na sede do órgão governamental, os participantes da visita oficial conheceram o Terminal Cuenca Del Plata e realizaram sessões com agentes econômicos, como a empresa Katoen Natie e o Cennave - Centro de Navegación de Uruguay.

Montevideu tem localização privilegiada para atuar como hub logístico do Cone Sul do continente. A capital uruguaia está estrategicamente localizada entre Rio Grande (RS), importante polo portuário do Brasil, e Buenos Aires, capital da Argentina. “O Brasil Export e todo o movimento de logística de nosso País saem fortalecidos com os encontros e apoios obtidos no Uruguai, tanto da esfera governamental quanto da iniciativa privada”, destacou Julião.

A direção agora irá trabalhar na construção do conselho técnico do Mercosul Export e no evento de lançamento do calendário 2023 do fórum, que será realizado no dia 7 de fevereiro, em Brasília.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/12/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP OPERAÇÃO PADRÃO SERÁ PARALISADA POR 90 DIAS NO PORTO DE SANTOS

Informações: Santa Portal (8 de dezembro de 2022)



Foto por: Arquivo: Divulgação/SPA

Há poucos dias de completar um ano da Operação Padrão no Porto de Santos, os auditores fiscais da Receita Federal decidiram parar por 90 dias. A categoria irá aguardar as definições do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para poder tomar uma nova decisão.

A discussão e decisão da paralisação nacional foi tomada, na última quarta-feira (30), em assembleia nacional dos auditores da Receita Federal.

Os auditores pedem por um concurso público, que orçamento do órgão esteja nas previsões da lei orçamentária de 2023 e a regulamentação da Lei Federal 13.436/17 que prevê aos sindicalistas a gratificação por produtividade.

De acordo com Elias Carneiro Junior, presidente do sindicato dos Auditores-Fiscais de Santos, existiu uma conversa com o Ministro da Economia, Paulo Guedes, e que nessa tratativa poucos detalhes ficaram pendentes, “um ano já se foi e estamos na mesma”, relata.

Elias também reforça que às reivindicações dos auditores foram encaminhadas à equipe de transição do presidente eleito e espera que em março o problema seja resolvido.

Os sindicalistas aguardam uma solução para o problema até março de 2023, caso o governo de transição não se posicione sobre essa questão, uma nova reunião será marcada.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 08/12/2022

COPERSUCAR É ELEITA A MELHOR EMPRESA DE ATACADO E DISTRIBUIÇÃO DO BRASIL

Informações: Notícias agrícolas (8 de dezembro de 2022)



Nesta quarta-feira, 07/11, a Copersucar S.A. conquistou o primeiro lugar no Prêmio Estadão Empresas Mais 2022 na categoria Atacado e Distribuição. A publicação promovida pelo jornal O Estado de São Paulo em parceria da Fundação Instituto de Administração (FIA) e a consultoria Austin avaliou milhares de empresas de acordo a atuação e critérios econômicos como receita, lucratividade, porte e consistência histórica.

Este reconhecimento é fruto do resultado recorde da companhia apresentado na safra passada, somado ao seu constante crescimento apresentado nos últimos 14 anos. A Copersucar concluiu o ano safra com faturamento de R\$ 75,1 bilhões (+97% em relação ao período anterior) e R\$ 781 milhões de lucro líquido (+108% em relação ao período anterior), zerando o endividamento consolidado do grupo zerado (líquido de caixa e estoques), que era de R\$ 1,25 bilhão no ciclo anterior. E estes indicadores vêm apresentando crescimento anual constante. Quando comparado com a safra 2008/2009, o faturamento cresceu mais de 15 vezes e o lucro líquido se multiplicou por mais de dez.

“É com muita satisfação e motivo de muito orgulho que recebemos o prêmio Estadão Empresas Mais pela 4ª vez na categoria de atacado e distribuição, um reconhecimento de tanta credibilidade. Esta frequente presença como destaque vem confirmar que estamos no caminho certo, realizando os investimentos adequados para crescer de forma orgânica e sustentável”, comenta Tomás Manzano, Presidente da Copersucar S.A.. “Este é um prêmio importante para todos os colaboradores da Copersucar que tem a grande missão de entregar alimento natural e energia renovável”, completa.

O resultado financeiro excepcional em todo o portfólio de negócios e desempenho operacional notável apresentado pela companhia na última safra são decorrentes da vigorosa plataforma global integrada de açúcar, etanol e logística da Copersucar, aliada à sua capacidade de adaptação. Apesar do um ambiente desfavorável, com condições climáticas adversas, como geadas e a maior seca dos últimos 100 anos no Brasil, pandemia, conflitos geopolíticos e tensões macroeconômicas, a companhia conseguiu capturar oportunidades que resultaram em recordes.

Com o primeiro ciclo completo com o controle de 100% da Alvean, que atua em mais de 40 países e lidera o mercado internacional de açúcar, a Copersucar S.A comercializou mais de 12 milhões de toneladas do produto com outros países. No mercado doméstico ganhou 6 pontos percentuais de participação ao movimentar 2,1 milhões de toneladas de açúcar.

Uma das evidências deste desempenho foi a realização do maior carregamento de açúcar em um único navio já registrado no País, com 109 mil toneladas embarcadas no graneleiro Cape Town, com destino à China. A operação, que tinha volume suficiente para encher cerca de 2870 caminhões, foi finalizada no Terminal Açucareiro da Copersucar, localizado no Porto de Santos.

A Copersucar S.A. também foi destaque no mercado mundial de etanol com 4 bilhões de litros do biocombustível comercializados em território nacional e mais 6 bilhões de litros no mercado estadunidense, este último por meio das operações da Eco-Energy nos Estados Unidos, que ampliou suas estruturas com a construção de mais dois terminais de distribuição.

E considerando o mercado de combustíveis sustentáveis, nesta safra, a companhia deu mais um passo importante no seu plano de crescimento ao criar, em parceria com a Vibra Energia, a Evoluta. Trata-se de uma plataforma aberta, com potencial para comercializar mais de 9 bilhões de litros do biocombustível por ano, o que a coloca como a maior comercializadora de etanol do Brasil, integrando produtores, distribuidores e demais agentes da cadeia.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 08/12/2022

DP WORLD INAUGURA NOVA ESTAÇÃO DE CARGA DE CONTÊINERES EM JAFZA
Informações: Port Technology (8 de dezembro de 2022)

A empresa visa oferecer movimentação de importação/exportação em todo o Oriente Médio e além.

O armazém CFS 2 oferece um total de 12.500 posições de paletes usando sistemas de estantes Very Narrow Aisle (VNA) e armazenando cargas de até 18 metros de altura.

A nova instalação de 60.000 metros quadrados pode movimentar até 6.000 TEU por mês.



A DP World Logistics inaugurou o novo armazém Container Freight Station 2 (CFS 2) na Zona Franca de Jebel Ali (Jafza). Imagem: Port Technology

Atualmente, a DP World opera seis instalações em Jebel Ali, movimentando um volume total combinado de 300.000 TEU por ano em suas três unidades de negócios.

Os ativos totais totalizam 200.000 metros quadrados de operações de pátio, 35.000 metros quadrados de armazenamento cross-dock, 10.000 metros quadrados de armazenamento refrigerado e 6.000 metros quadrados de soluções de armazenamento refrigerado.

Suas ofertas de serviços incluem operações CFS, soluções de armazenamento e cadeia de suprimentos e operações de agenciamento de frete.

“Como parte da DP World, um facilitador global de comércio inteligente, a DP World Logistics está continuamente em uma jornada de transformação de negócios com inovações e desenvolvimentos de novos produtos”, disse Abdulla Bin Damithan, CEO e diretor administrativo da DP World UAE & Jafza.

“O novo armazém CFS 2 é mais um passo para melhor atender nossos clientes, ajudando-os a explorar diversas oportunidades de negócios e avançar com um tremendo potencial de crescimento na região.”

A DP World movimentou 59,6 milhões de TEUs nos primeiros nove meses do ano, apesar das taxas de crescimento desaceleradas.

Os volumes brutos de contêineres aumentaram 2% em relação ao ano anterior.

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

Data: 08/12/2022

APEXBRASIL E CÂMARA DE COMÉRCIO ÁRABE-BRASILEIRA DESTINAM R\$ 15,4 MILHÕES PARA PROMOVER EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA O MERCADO GLOBAL ISLÂMICO

Informações: Agência Porto (8 de dezembro de 2022)

Com o objetivo de fortalecer a cultura exportadora brasileira para todas as comunidades islâmicas do mundo, a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) e a Câmara de Comércio Árabe-Brasileira (CCAB) assinaram, nesta segunda-feira (5), em Brasília, convênio que cria o Projeto Halal do Brasil. Voltado para empresas de do setor brasileiro de alimentos e bebidas, o Projeto abrange ações de sensibilização, qualificação, certificação e promoção comercial, com duração prevista de três anos para atender até 500 empresas. A iniciativa prevê o investimento de R\$ 15,4 milhões, sendo R\$ 10.159.318,00 da ApexBrasil e contrapartida da CCAB no valor de R\$ 5.325.019,79.

O Brasil é o principal exportador do mundo de proteína Halal e, de acordo com a gerente de Agronegócio da ApexBrasil, Paula Soares, o País tem potencial para exportar ainda mais proteínas e outros produtos de valor agregado, como açaí, por exemplo. “Os produtos brasileiros são muito bem quistos pela cultura islâmica”, afirma Paula. Segundo ela, a curiosidade das empresas brasileiras pela certificação Halal ao longo dos últimos anos despertou a criação e o desenvolvimento do Projeto que partiu da ApexBrasil e a CCAB abraçou de imediato. “Tenho certeza que essa parceria com a ApexBrasil promoverá a diversificação da pauta de exportações brasileiras para os países islâmicos, inserindo novas empresas e novos produtos, conquistando novos nichos nesses mercados, aumentando assim o fluxo comercial do Brasil com o mercado global islâmico”, concluiu o presidente da CAAB, Osmar Vladimir Chohfi, após assinar o convênio junto com o presidente da ApexBrasil, Augusto Pestana.

Na cerimônia de assinatura, Pestana afirmou que a receita do sucesso nesses 25 anos da ApexBrasil é o trabalho em parceria, e que essa com a CCAB envolve uma das missões mais nobres da Agência de trabalhar na internacionalização de pequenas empresas. “Estamos felizes e orgulhosos desse Projeto, pois está no nosso DNA olhar para os empresários e empresárias de menor porte. Não temos dúvida de que essa parceria será mais um exemplo de sucesso da nossa lógica e dinâmica de atuação”, concluiu o presidente da ApexBrasil.

Certificação Halal

O termo “Halal” diz respeito aos produtos e serviços que atendem aos preceitos da cultura islâmica. Para garantir isso, o mercado global islâmico, que engloba os 22 países da Liga Árabe e demais comunidades islâmicas presentes na África, Malásia e Europa, exige essa certificação que atesta ao consumidor muçulmano que o produto em questão foi fabricado em respeito a suas crenças e aos preceitos do islamismo. O selo garante, por exemplo, que o alimento beneficiado é livre de derivados suínos, cujo consumo é vedado ao muçulmano. Também atesta que produtos de origem animal vêm de processos de abate islâmico, com ações para evitar, inclusive, contaminação cruzada.

O Projeto lançado quer estimular a adoção de selo entre as empresas e, para isso, a ApexBrasil vai selecionar pelo menos 50 empresas participantes para apoiar com 50% do valor a ser investido na Certificação Halal.

Projeto Halal do Brasil

A meta geral do Projeto é capacitar e sensibilizar 500 fabricantes de alimentos e bebidas já em fase de internacionalização para o potencial do mercado halal em todo o mundo e prepará-las para inserção no mercado mundial de alimentação islâmica. Atualmente, este mercado reúne 1,9 bilhão de consumidores, movimenta US\$ 1,267 trilhão por ano e tem perspectiva de crescer 7,1% até 2025, segundo o relatório State of the Global Islamic Economy 2022. Ao longo dos próximos 3 anos, as empresas participantes do Projeto já certificadas receberão também apoio da ApexBrasil para participar das mais importantes feiras de alimentos e bebidas do mundo, como a Mithas, na Malásia, FoodAfrica, no Egito, Gulfood, em Dubai, e outras. Nesses eventos está prevista também uma ação chamada “Halal Brazil Day”, com foco em apresentar os produtos e serviços brasileiros já certificados aos consumidores islâmicos, além de rodadas de negócios e missões comerciais com o mesmo objetivo.

Entre os países prioritários, além dos países da Liga Árabe, a promoção também vai mirar países com papel importante no mundo muçulmano como Indonésia, França, Alemanha, Reino Unido e África do Sul. O primeiro abriga a maior população islâmica do mundo e começa a ter contato com a proteína brasileira. Os europeus têm expressivas populações muçulmanas e de alto poder aquisitivo. Já a África do Sul vem se firmando como hub halal.

Mercado atual

Dados compilados pela Câmara Árabe-Brasileira mostram que, em 2021, o Brasil exportou US\$ 16,5 bilhões em alimentos e bebidas para os 57 países da Organização para Cooperação Islâmica (OCI), com participação de 7,2% do total de US\$ 230,4 bilhões importados pelo bloco. O resultado,

embora tenha posicionado o Brasil na segunda colocação entre os fornecedores de alimentos e bebidas do mundo muçulmano atrás apenas da Índia, é lastreado em commodities, como açúcar, soja, frango e milho, o que dá a medida do potencial a explorar nos segmentos de maior beneficiamento.

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

Data: 08/12/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

'PEC DA TRANSIÇÃO': APÓS VITÓRIA NO SENADO, PT ENFRENTARÁ NA CÂMARA TENSÃO DE LIRA COM JULGAMENTO DO ORÇAMENTO SECRETO

A tensão gerada com o julgamento da legalidade do orçamento secreto no STF pode “contaminar” o debate da PEC na Casa

Por Fernanda Trisotto — Brasília



O presidente da Câmara, Arthur Lira **O presidente da Câmara, Arthur Lira PR**

Após a aprovação da “PEC da Transição” no Senado, a proposta do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) deve enfrentar um cenário mais desafiador na Câmara dos Deputados. A tensão gerada com o julgamento da legalidade do orçamento secreto no Supremo Tribunal Federal (STF) pode “contaminar” o debate da Proposta de Emenda Constitucional na Casa.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) é um defensor das emendas de relator, o chamado orçamento secreto e quer manter o mecanismo. E a nota da colunista Malu Gaspar, que indicou que Lula estaria atuando nos bastidores para tentar acabar com o orçamento secreto no STF, piorou o cenário da PEC entre deputados, segundo lideranças partidárias.

Lira estava até então buscando apoio de deputados à medida, que agora precisa ser aprovada com os votos de 308 dos 513 deputados. Mas, segundo interlocutores, o presidente da Câmara está agora condicionando a aprovação da PEC — fundamental para as promessas de campanha do presidente eleito, como manter o Bolsa Família em R\$ 600 — à manutenção do orçamento secreto.

Como o julgamento no STF, que começou na quarta-feira, foi adiado e não tem previsão exata de conclusão, um dos temores do PT é de que Lira segure a votação da PEC na Câmara até saber o desfecho do orçamento secreto no Judiciário.

O PT tem pressa, pois precisa aprovar a PEC até o dia 22 de dezembro para fazer as alterações necessárias no Orçamento ainda este ano para evitar que o valor dos beneficiários do Bolsa Família cai para R\$ 400 mensais, como estava previsto de acordo com a lei aprovada no governo de Jair Bolsonaro (PL).

'Constitucionalizar' o orçamento secreto

Para ganhar celeridade, o PT não quer nenhuma alteração no texto da PEC – o que evita que o texto volte ao Senado e libera a votação do Orçamento de 2023. Mas deputados não descartam usar a proposta para tentar constitucionalizar as emendas de relator, já que as menções feitas pelo

relator do Senado, Alexandre Silveira (PSD-MG), foram consideradas insuficientes para “constitucionalizar” o orçamento secreto, na visão de alguns integrantes do Centrão.

Entenda os números da proposta

O texto apresentado pelo relator na Comissão de Constituição e Justiça previa que o teto de gastos seria ampliado em



Na votação na Comissão de Constituição e Justiça do Senado, este valor foi reduzido em R\$ 30 bilhões, para



A PEC prevê ainda que

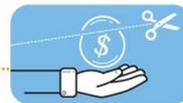


em excesso de arrecadação possam ser destinado, fora do teto de gastos, para investimentos



O texto ainda determina que despesas de educação pagas com receitas próprias, doações ou convênios celebrados por universidades e demais entes fiquem fora do teto. Pelo Orçamento de 2023, são despesas da ordem de

R\$ 5 bilhões



Despesas da Fiocruz pagas com receitas próprias e doações também entram nessa regra. São, assim, mais

R\$ 7,5 bilhões anuais fora do teto



Com isso, a PEC prevê uma ampliação do teto em R\$ 145 bilhões e mais R\$ 35,5 bilhões (R\$ 23 bi + R\$ 5 bi + R\$ 7,5 bi) de gastos fora do teto, num impacto fiscal anual de

R\$ 180,5 bilhões



Além disso, a PEC prevê que os valores esquecidos em contas de PIS/Pasep possam ser usados para investimentos, também fora do teto. Hoje, há

R\$ 24,6 bilhões

em contas esquecidas. Mas este será um impacto único, e não anual



No total, os gastos autorizados pela PEC superam assim

R\$ 205,1 bilhões

Editora de Arte — Foto: Editora de Arte

Além disso, mesmo antes da aprovação do texto pelo Senado, os parlamentares que estavam insatisfeitos com o valor da fatura liberada ao PT, que chega a R\$ 205 bilhões contando os penduricalhos, e já articulavam com deputados tentativas de mudar a PEC.

Alguns deputados demonstravam insatisfação por não terem sido consultados por Silveira para a elaboração do texto e por terem ficado de fora do acordo costurado na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado na terça-feira.

Assim, além da composição do novo governo e da base de apoio de Lula no Congresso, a “PEC da Transição” pode depender da resolução do orçamento secreto no STF para ganhar tração ou não

entre os deputados. A avaliação de líderes partidários é que a pressão para mudanças no texto na Câmara deve aumentar e a cobrança por contrapartidas para aprovar a PEC também.

O texto da “PEC da Transição” aprovado vai além do impacto de R\$ 168 bilhões — decorrentes do aumento do teto em R\$ 145 bilhões e da autorização de usar até R\$ 23 bilhões em investimentos em caso de excesso de arrecadação. Outros “puxadinhos” incluídos na proposta, que retiram do teto de gastos despesas de instituições de pesquisa e uso do PIS/Pasep de contas inativas, por exemplo, podem levar o impacto total da medida a R\$ 205 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/12/2022

CIDADÃO GLOBAL: CUSTO DE NÃO AGIR OBRIGA SETOR PRIVADO A SENTAR À MESA COM POLÍTICOS, DIZEM LÍDERES INTERNACIONAIS

CEO do Pacto Global da ONU, Sanda Ojiambo diz que pandemia expôs fragilidade do sistema econômico e político e tornou ação mais urgente

Por Anaís Fernandes, do Valor — São Paulo



Cidadão Global: Ronaldo Lemos, advogado; Sanda Ojiambo; Jeremy Oppenheim; e Maitê Leite, vice-presidente executiva institucional do Santander Silvia Costanti/Valor Econômico

Os últimos dois anos foram difíceis e, sobretudo com a pandemia, o "custo de não agir" em relação à questão climática ficou ainda mais evidente, observou Sanda Ojiambo, diretora executiva e CEO do Pacto Global das Nações Unidas.

— Vimos a fragilidade do sistema econômico e político mundial — afirmou Ojiambo durante debate na quinta edição do Cidadão Global, evento

promovido pelo Valor e pelo Santander, com realização da Editora Globo, que destaca neste ano o tema "ESG - do discurso à prática".

A falta de solidariedade também chamou a atenção, segundo Ojiambo.

— Precisamos fazer melhor. Entendemos que todos estamos conectados, o mundo é, basicamente, um — disse. — No fim do dia, o custo de não agir é a Humanidade.

Também presente no debate, Jeremy Oppenheim, economista e cofundador da Systemiq, disse que já é sabido que toda a vez em que há um choque — de energia, de preços, sanitário — há uma mesma parcela da população, a dos mais pobres, que fica mais exposta, pois tem menos recursos para lidar com esses choques.

— Se a gente continuar não fazendo nada, os choques vão ficar maiores — afirmou.

Uma crise alimentar, exemplificou Oppenheim, rapidamente se transforma em uma questão migratória e uma crise política.

— Os pobres em cada país e, mais particularmente, no Sul Global, vão ser absolutamente afetados pelas consequências disso.

O "abismo social" é grande, principalmente após a pandemia, e trazer essas pessoas para a economia real não é fácil, apontou Maitê Leite, vice-presidente executiva do Santander.



— É muito difícil qualificar, equipar, incluir, endereçar seu ambiente social. Elas estão expostas à violência diária, à falta de suprimentos, alimentos — observou.

Oppenheim concordou que não há respostas fáceis, mas disse também que os países têm oportunidades que precisam ser destravadas através de tecnologia, educação, conhecimento. A agricultura regenerativa, por exemplo, abre uma gama de novos empregos que precisam ser capturados, apontou.

Embora ações urgentes precisem ser tomadas, a integridade dos compromissos que o setor privado assume com metas ambientais importa, reforçou Ojiambo.

— Uma preocupação é que há milhares de compromissos sendo feitos, mas não sabemos o quão confiáveis eles são.

Oppenheim argumentou que não é possível o setor privado "culpar" as técnicas e tecnologias para mensuração e estabelecimento de metas ambientais por sua ausência de posicionamento, porque elas estão cada vez melhores.

— Não vamos nos esconder atrás disso — afirmou.

Nesse sentido, ele disse também que o setor financeiro pode ter um papel importante, exigindo a apresentação de números confiáveis por parte das empresas na liberação de empréstimos, por exemplo.

Questionados sobre o papel das autoridades políticas no processo, tanto Oppenheim quanto Ojiambo destacaram que o setor privado também precisa tomar a iniciativa de "sentar à mesa" e promover essa aproximação.

Os políticos, muitas vezes, estão preocupados com ações que tenham resultado mais imediato, durante seu mandato, observou Oppenheim.

— Eles precisam ouvir dos negócios que precisam de uma política, um enquadramento transparente, claro, direto, com racionalidade econômica.

No geral, porém, as empresas não fazem isso, não se juntam e fazem uma análise para colocar na mesa evidências e ter uma proposição de qual caminho seguir, segundo Oppenheim.

— Empresas não devem reclamar que políticos não ajam. Isso é com a gente — afirmou.

Para Ojiambo, o setor privado percebeu a relação entre política e negócios e não pode "ficar fora da mesa", embora tenha sido difícil setores econômicos tomarem esse lugar.

— A oportunidade requer que as empresas trabalhem junto" — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/12/2022

CIDADÃO GLOBAL: 'BRASIL TEM CONDIÇÕES DE LIDERAR ECONOMIA VERDE NO MUNDO'

De acordo com Jeremy Oppenheim, cofundador da Systemiq, 2023 será o ano da 'virada' para a agenda climática e país será um importante player no mundo

Por Valor Econômico — São Paulo

O Brasil tem todas as condições de liderar a economia verde no mundo. Para Jeremy Oppenheim, economista e cofundador da Systemiq, 2023 será o ano de virada nas questões climáticas e o Brasil sai mais competitivo nessa corrida.

Para Oppenheim, o comprometimento do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) de conciliar a agenda econômica de crescimento e questões climáticas coloca o país em vantagem.

— As agendas econômicas e climáticas vão se apoiar mutuamente, sem competir entre si — diz Oppenheim, que participa hoje da quinta edição do Cidadão Global, evento promovido pelo Valor e pelo Santander, com realização da Editora Globo, que destaca neste ano o tema "ESG - do discurso à prática" e apresenta a visão de líderes que estão gerando impactos positivos para o planeta.



Cidadão Global: Jeremy Oppenheim, economista e cofundador da Systemiq Silvia Costanti/Valor Econômico

— Se a gente analisar globalmente, o ano de 2022 foi muito ruim para o clima e para a economia de modo geral. Mas eu vejo mudanças daqui para frente — afirma o cofundador da consultoria Systemiq.

Oppenheim vê o maior comprometimento de muitos países interessados em impulsionar a economia sustentável. Ele prevê investimentos bilionários nesse sentido nos próximos anos.

Nos Estados Unidos, por exemplo, há um comprometimento do Partido Democrata em investir em ações climáticas. Outros países também estão dispostos a fazer pesados investimentos para impulsionar "a economia do futuro", com o Brasil liderando esse movimento.

Para o economista, que é referência em sustentabilidade, o Brasil tem recursos naturais, agricultura sustentável e condições de investir em novas tecnologias que possam estimular o crescimento na economia verde.

— Em primeiro lugar, o Brasil tem uma das energias mais limpas do mundo. É uma superpotência limpa e os outros países olham o Brasil com esse potencial de liderança nesse mercado — destacou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/12/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

HADDAD DIZ QUE REUNIÃO COM GUEDES FOI 'EXCELENTE' E QUE DESPESAS NÃO PODERÃO SER MENORES EM 2023

Cotado para o Ministério da Fazenda de Lula, petista falou que encontro serviu para traçar um 'plano geral de voo'

Por Eduardo Gayer e Celia Froufe

BRASÍLIA - Favorito para assumir o Ministério da Fazenda no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), o ex-prefeito de São Paulo Fernando Haddad (PT) defendeu nesta quinta-feira, 8, que as despesas do governo em relação ao PIB em 2023 não podem ser menores que as de 2022. Segundo ele, isso evitaria a paralisação de programas e serviços públicos no final do próximo ano.

"O que a gente procurou passar na transição é o conceito de neutralidade fiscal. Ou seja, a despesa em proporção ao PIB de 2023 não pode ser menor que a despesa em proporção ao PIB de 2022,

para que não chegue em dezembro do ano que vem com problemas de dezembro deste ano”, afirmou após reunião com o ministro da Economia, Paulo Guedes, encontro antecipado pelo Estadão/Broadcast.

Haddad afirmou que a reunião tratou de um “plano geral de voo”. “Falamos sobre muitos assuntos importantes”, disse o ex-prefeito.

Frente à expectativa de ser confirmado na Fazenda, ele voltou a defender a reforma tributária e a construção de um novo arcabouço fiscal no País, mas sem detalhar a melhor fórmula para a âncora.



Paulo Guedes é o ministro da economia do governo Bolsonaro Foto: Wilton Junior / Estadão

O ex-prefeito ainda afirmou que o maior mérito da aprovação da PEC da Transição no Senado, na quarta-feira, é ter uma solução política para os impasses no Orçamento, que serão tratados na semana que vem entre ele e os secretários do Ministério da Economia para evitar descontinuidade de programas sociais.

De acordo com Haddad, o PT está em diálogo com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e com lideranças da Casa para garantir aprovação da PEC por lá também. “Queremos recuperar uma visão mais institucional do processo político, diminuir tensão entre poderes”, afirmou. “Estamos dialogando com o Congresso, que é parte da solução.”

Durante transmissão da Cerimônia de Premiação do XXVII Prêmio Tesouro de Finanças Públicas, Guedes afirmou nesta quarta-feira que, na ausência de apoio político para fazer as reformas tributária e administrativa, a equipe econômica deu os primeiros passos no sentido de perseguir um modelo de equilíbrio geral. “Isso ocorreu sempre na direção correta. Qualquer recuo nos passos que demos, é um erro técnico, que vai cobrar um preço”, afirmou, numa espécie de recado para o futuro governo.

Segundo o ministro, “o pessoal mais sério e competente” errou as projeções de crescimento da atividade econômica do País porque os modelos estavam desequilibrados. “Teve também muito barulho político porque era uma aliança de conservadores liberais e houve também falsas narrativas, mas sobre isso eu não vou nem perder tempo”, afirmou. Guedes disse ainda que a teoria econômica funciona mesmo em situações de profunda incerteza e que “vai ficar muito claro que deixamos regime econômico bem melhor”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/12/2022*

CONCESSIONÁRIAS DIZEM QUE É HORA DE ‘UNIR O PAÍS’ E COBRAM DE LULA AÇÕES PARA ATRAIR INVESTIMENTOS

Grupo logístico formado pelas empresas Rumo, EcoRodovias, Ultracargo, Santos Brasil e CCR Rodovias apresentam demandas ao governo eleito e cobram medidas de segurança jurídica e garantia de compromissos socioambientais

Por André Borges

BRASÍLIA - Cinco das maiores concessionárias de infraestrutura logística do País divulgaram uma “carta-manifesto” nesta quinta-feira, 8, para dizer que é momento de “construir o futuro e unir o País”, com medidas do novo governo de Luiz Inácio Lula da Silva que ampliem a atração de investimentos, ofereçam segurança jurídica e garantam ações de responsabilidade socioambiental.



O documento é assinado pelos presidentes da Rumo, João Alberto Abreu; da EcoRodovias, Marcello Guidotti; da Ultracargo, Décio Amaral; da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda; e da CCR Rodovias, Eduardo Camargo. Os empresários anunciaram hoje o movimento “MoveInfra”, que pretende integrar as demandas do setor junto ao poder público e demais setores.

Os executivos tiveram um encontro hoje, em Brasília, com a ex-ministra Miriam Belchior, o governador eleito de São Paulo Tarcísio de Freitas, o presidente do Tribunal de Contas da União, Bruno Dantas, e o atual ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Na carta, os concessionários chamam “governo federal, nos Estados e Municípios, no Legislativo e no Judiciário, nos órgãos de controle e fiscalização” para “perseguir uma agenda transformadora nos próximos anos”, na expectativa de que “não haja guinadas ou retrocessos no cenário legal e normativo”.

Em relação a medidas para atração de investimentos, o grupo destaca algumas medidas que têm concentrado as discussões do governo eleito de Luiz Inácio Lula da Silva, como a aprovação de uma nova reforma tributária, com simplificação de impostos e de taxação de operações de infraestrutura.

Os empresários também chamam a atenção para a garantia de uma “lei trabalhista contemporânea e flexível”, a ampliação das possibilidades de financiamento via mercado de capitais e o aperfeiçoamento do sistema de garantias de crédito.

Em relação à segurança jurídica, pedem o fortalecimento das agências reguladoras, o reforço das modalidades de autorização e autorregulação nos contratos de infraestrutura e a preservação das legislações vigentes para concessões e parcerias público-privadas (PPPs).

Sobre os compromissos socioambientais, as empresas sinalizam apoio irrestrito às metas climáticas e de emissões previstas pelo Acordo de Paris, em limitar o aumento da temperatura global em 1,5°C, no máximo, e atingir a meta de carbono neutro até 2050. Pedem ainda a “uniformização nacional das regras de licenciamento ambiental” e prometem “engajamento total em novas tecnologias e métodos para reduzir as emissões de CO2”.

O MoveInfra será liderado por Natália Marcassa, que foi secretária de fomento, planejamento e parcerias (SFPP) no Ministério da Infraestrutura, comandado por Tarcísio de Freitas. “Nos próximos cinco anos, essas empresas vão investir R\$ 78 bilhões, o que é muito mais do que o governo federal investiu. Essas empresas têm valor listado em bolsa de R\$ 68 bilhões e geram mais de 100 mil empregos. É com essa credibilidade que queremos fazer a discussão de longo prazo da infraestrutura”, comentou Marcassa.

Na carta, as empresas defendem “a responsabilidade fiscal, a continuidade do programa de concessões, um ambiente regulatório previsível e a agenda de sustentabilidade ambiental e social, pautados sempre pela ética”.

“Temos R\$ 78,4 bilhões previstos em projetos contratados, expansão de capacidade e investimentos recorrentes nos próximos cinco anos. Para dar dimensão da grandeza do nosso compromisso: todos os investimentos federais na área de transportes somaram R\$ 59,2 bilhões no último quinquênio (2017-2021)”, declaram as empresas.

As concessões de infraestrutura ganharam força no segundo mandato do governo Lula, prosseguiram durante as gestões Dilma e Temer e foram impulsionadas pelo governo Bolsonaro. O setor privado destaca que, independentemente de governo, é preciso garantir o espaço das companhias no setor, sem rupturas.

“Infraestrutura é um assunto que precisa ser tratado como política de Estado, não de governo, seja ele qual for e não importa em qual instância administrativa. Por vezes, a mera elaboração de estudos

de viabilidade e os preparativos licitatórios atravessam mais de um mandato. No nosso setor, os projetos têm longo prazo de maturação”, afirmam. “A depender dos rumos tomados, tanto poderemos melhorar nossa posição nos rankings globais de competitividade quanto prejudicar ainda mais processos já deficientes de captação de recursos para projetos.”

O Brasil tem investido anualmente 1,7% do PIB em infraestrutura. É menos de metade do necessário e muito abaixo do que outros países, como China (13%), Vietnã (11%) e Índia (6%) têm alcançado.

“Sem falsas dicotomias com o papel do Estado, como agente relevante na infraestrutura, acreditamos na força do setor privado para suprir essas lacunas. Sobra, ao Brasil, potencial para mobilizar mais recursos domésticos e externos. Cabe ao setor privado atuar como facilitador desse processo, estreitando o relacionamento com investidores nacionais e estrangeiros.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/12/2022

TRIPULANTES DA TAP ENTRAM EM GREVE E QUASE 400 VOOS SÃO CANCELADOS

Companhia aérea portuguesa propôs novo voo ou reembolso aos clientes e se abriu para negociar com funcionários

Por Redação

AFP - Os tripulantes da companhia aérea TAP Air Portugal iniciaram nesta quinta-feira, 8, uma greve de dois dias para protestar contra os cortes de salário, de acordo com informações da administração da empresa e de um sindicato. A direção da companhia havia antecipado o movimento, cancelando 360 voos, o que representa metade dos programados para os dois dias.

De acordo com a agência de notícias AFP, até as 11h30 (no horário de Portugal), dos 148 voos programados para esta quinta-feira, a TAP já havia operado 78, segundo comunicado da companhia aérea portuguesa.



Paralisação deve durar dois dias. Foto: Wikimedia

Quanto aos voos cancelados antecipadamente, a TAP propôs aos clientes um novo voo ou reembolso. O anúncio de cancelamentos buscou evitar incertezas para “multidões de passageiros” no aeroporto, explicou a diretora-geral da empresa, Christine Ourmières Widener.

Esta greve surge diante do fracasso das negociações de um novo acordo entre a TAP e os tripulantes, cujo sindicato rejeita reduções salariais e ampliação do horário de trabalho.

“A TAP lamenta profundamente a situação”, diz a transportadora portuguesa no seu comunicado em que se declara disponível para “negociar” com os sindicatos e evitar novas greves.

“Estamos totalmente disponíveis”, sublinhou Ricardo Penarroias, presidente do Sindicato Nacional do Pessoal da Aviação Civil (SNPVAC), que fala em “total adesão” ao movimento grevista na quinta-feira.

O grupo aéreo português, cujas dificuldades aumentaram com a pandemia de covid-19, foi renacionalizado em sua totalidade em 2020, em troca da aplicação de um plano de reestruturação.



Desde então, o governo português anunciou a intenção de reprivatização da companhia aérea, despertando o interesse dos grupos Air France-KLM, Lufthansa e IAG (empresa-mãe da British Airways e da Iberia).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/12/2022

POLÍTICA FISCAL E MONETÁRIA PRECISAM ANDAR JUNTAS NO PRÓXIMO GOVERNO, DIZEM PESQUISADORES DA FGV

Em seminário organizado pela instituição em parceria com o Estadão, economistas demonstram preocupações em relação à política econômica do governo Lula

Por Vinicius Neder

RIO – O próximo ano será desafiador para a economia, mas há dúvidas sobre como o novo governo do PT reagirá ao cenário, conforme economistas da Fundação Getulio Vargas (FGV). A contribuição externa para a atividade econômica no Brasil será menor, com vários países preocupados em combater a inflação elevada que se espalhou pelo mundo por causa dos desequilíbrios causados pela covid-19 e pela guerra na Ucrânia. E impulsos temporários ou atípicos, alguns associados à pandemia, não se repetirão.

O quadro foi desenhado nesta quinta-feira, 8, por pesquisadores do Instituto Brasileiro de Economia (FGV Ibre), que participaram de seminário transmitido pela internet, organizado em parceria com o Estadão. Os especialistas externaram preocupações em relação a como a política econômica do novo governo enfrentará os desafios.

“Acho que 2023 é desafiador porque, do ponto de vista cíclico, precisamos desacelerar”, disse Silvia Matos, coordenadora do Boletim Macro do Ibre.

Após a divulgação dos dados do Produto Interno Bruto (PIB, a soma de todo o valor gerado na economia) do terceiro trimestre, na semana passada, o FGV Ibre passou a projetar crescimento econômico de 3,0% neste ano. Só que, para 2023, a estimativa aponta para uma estagnação, com crescimento de apenas 0,2%.

Segundo Matos, a desaceleração cíclica tem a ver com a combinação de aspectos específicos da crise causada pela pandemia – como as restrições inéditas ao funcionamento de negócios, cuja volta ao normal marcou a retomada – com políticas de estímulo fiscal ao consumo – tanto por causa da covid-19 quanto por causa da campanha eleitoral – e com um cenário externo mais desfavorável em 2023.

O problema é que parece haver uma “grande dificuldade de entendimento” sobre esse diagnóstico no Gabinete de Transição do governo federal, conforme os sinais emitidos até aqui, disse Matos. Nos discursos públicos dos integrantes da equipe de transição e no formato da proposta de emenda à Constituição (PEC) que permitirá abrir espaço no Orçamento de 2023 para gastos inicialmente tidos como essenciais, os pesquisadores do FGV Ibre identificaram uma postura favorável ao aumento de despesas públicas de forma indiscriminada.

Em suas apresentações no seminário, tanto Matos quanto José Júlio Senna, o chefe do Centro de Política Monetária do FGV Ibre, reconheceram que o Orçamento de 2023 elaborado pelo governo Jair Bolsonaro (PL) não se sustenta. Por isso, requer ajustes, inclusive com mudanças nas regras fiscais, como teto de gastos. Senna chegou a elogiar as perspectivas de mudanças nas políticas públicas do governo Bolsonaro em áreas diferentes da política econômica, como relações exteriores, meio ambiente e assistência social.

A crítica surgida no seminário focou nos caminhos adotados para se recompor essas políticas públicas. Matos destacou que seria possível um processo de “recomposição” do orçamento mais

eficiente. A pesquisadora citou especificamente a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) alternativa apresentada pelo senador Tasso Jereissati (PSDB-CE).



Evento FGV e Estadão. Foto: Reprodução / Youtube

O pesquisador Armando Castelar, também participante do seminário, afirmou ver nos sinais iniciais da equipe de transição de governo um viés favorável ao aumento da carga tributária. Especialmente se o ex-ministro e ex-prefeito Fernando Haddad for confirmado como ministro da Fazenda.

“Haddad tem feito discurso de aumentar imposto. Ele não fala isso, fala em reforma tributária, mas a prioridade para isso parece ser pelo aumento da carga”, afirmou Castelar.

Inflação elevada

De acordo com Matos, o maior problema de uma política econômica sustentada no aumento indiscriminado de despesas do governo está relacionado à inflação elevada.

“Aqui, a preocupação é a inflação de serviços. E a inflação de serviços é componente relacionado a demanda doméstica”, afirmou a pesquisadora, lembrando que a inflação dos preços de serviços giram em torno de 8% no acumulado em 12 meses, ante os cerca de 6% no IPCA agregado.

Por isso, disseram os pesquisadores do FGV Ibre, seria importante que, a partir de 2023, a política fiscal atuasse de forma combinada com a política monetária. Ou seja, que a dinâmica de despesas do governo não estimulasse a demanda excessivamente.

Caso a estratégia do novo governo do PT seja apenas aumentar os gastos, como o Banco Central (BC) tem se mantido firme na disposição de manter os juros elevados para conter a demanda e, assim, arrefecer a inflação, há o risco de o novo governo tentar fazer a economia crescer com estímulos, mas a política monetária seguir “com o freio de mão puxado”, disse Senna.

Por isso, para Senna, que foi diretor do BC, o principal desafio da próxima gestão será “desfazer a ideia de que estão confiando, exclusivamente, no aumento de gastos” como elemento central da política econômica.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 08/12/2022

VALOR ECONÔMICO (SP)

Privatização da Corsan gera interesse, mas riscos são altos

Principal temor de investidores e especialistas são os 198 contratos não regularizados de prefeituras com a concessionária

Por Taís Hirata — De São Paulo

Desestatização inédita

Corsan pode ser primeira estatal de saneamento a ser privatizada

■ 20/12

é a data da sessão pública do leilão, que será realizado na B3

■ R\$ 4,1 bilhões

é o valor mínimo que os interessados poderão propor pela empresa, o que representa um mínimo de R\$ 6,51 por ação

■ 317

são os municípios atendidos pela Corsan

■ 20%

da população atendida pela empresa hoje tem acesso a coleta e tratamento de esgoto sanitário; 97% está conectada à rede de água tratada

■ R\$ 2,59 bilhões

é a receita operacional líquida em 2022, no acumulado até setembro, alta de 13,2%

■ R\$ 553 milhões

é o lucro líquido da Corsan neste ano até setembro, alta de 76,1%

Fonte: Corsan

A privatização da Corsan (Companhia Riograndense de Saneamento), marcada para o dia 20 de dezembro, está sendo analisada por grandes grupos que já atuam no setor. Segundo fontes, Aegea, Iguá, Águas do Brasil e Equatorial fizeram visitas técnicas às instalações da empresa. Há também um fundo estrangeiro que estudou a fundo o ativo. No entanto, a percepção no mercado é que se trata de um projeto com riscos variados e muito elevados.

Alguns avaliam que o prazo ficou curto demais para um projeto tão complexo, e que um adiamento ampliaria a competição. Outros dizem temer ofertas irrealistas pelo ativo, caso os entraves sejam mal precificados.

Na licitação, vencerá quem oferecer o maior valor pela empresa. A oferta mínima foi definida em de R\$ 4,1 bilhões.

A principal preocupação no setor é o risco de uma debandada de municípios operados pela Corsan. Há um temor de que, após a venda, haja uma onda de judicialização, com prefeituras hoje atendidas pela estatal buscando romper os contratos.

Aegea, Iguá, Águas do Brasil, Equatorial e fundo estrangeiro estão analisando projeto, segundo fontes do setor

Dos 317 municípios atendidos pela Corsan, 198 não assinaram os aditivos para regularizar seus contratos à luz das novas regras da lei do saneamento, de 2020 - e, na prática, estão irregulares. Estas cidades, juntamente com outras dez que já estão com contratos vencidos, representam 38% da receita da empresa. O novo operador privado, portanto, terá que buscar as 198 prefeituras para uma adequação.



A nova lei do saneamento abre brechas para essa insegurança, avalia o advogado Rafael Vanzella, sócio do Machado Meyer. Por um lado, a lei deixa claro que não é necessário obter autorização prévia desses municípios para fazer a privatização. Porém, o texto deixa em aberto como fica a situação dos contratos após a venda, caso não haja anuência.

“Me parece que a lei até tentou cobrir essa questão, mas não foi suficientemente clara, há uma lacuna. O comprador da Corsan vai assumir o risco de poder perder esses municípios”, diz. Outra fonte observa que essa incerteza é um problema grande, que dificulta bastante a precificação por parte dos interessados.

Entre os demais 186 municípios com contratos já regularizados (que respondem por 62% das receitas totais), 77 aceitaram fazer uma prorrogação do prazo até 2062 e deverão ficar com uma pequena fatia acionária da empresa. Outros 109 não fizeram a extensão, mas estão em conformidade com a nova lei.

Questionado sobre o tema, Roberto Barbuti, presidente da Corsan, diz que a negociação avançou bem em grandes municípios, mas muitas cidades de menor porte seguem com situação pendente. “Com a definição da privatização, isso deve evoluir.”

Outro grande fator de risco para o projeto são os passivos bilionários da Corsan. O passivo previdenciário soma R\$ 943 milhões (somando o déficit do plano de pensão e as obrigações junto ao plano de saúde dos empregados), diz uma fonte. Há também uma percepção de que o novo operador privado precisaria reestruturar o Funcorsan (Fundo de Previdência Complementar dos Funcionários da Corsan), para estancar os déficits do programa.

Além disso, há passivos trabalhistas e milhares de processos em curso. A Corsan fez a provisão de R\$ 740 milhões para 3,9 mil ações, mas há outras 4 mil aguardando provisionamento, di uma fonte. Outra pessoa que acompanha o processo aponta que até agora há novas informações sobre os passivos chegando na sala de informações aos investidores.

Sobre esse ponto, Barbuti afirma que os números que estão refletidos no balanço da empresa são referendados por estudos técnicos, assim como os passivos trabalhistas foram dimensionados por um escritório de advocacia renomado. “Todo o processo passou por revisão”, afirma.

Há ainda outras questões regulatórias apontadas como fatores de insegurança. Uma delas é a incerteza sobre a elaboração de normas de referência pela ANA (Agência Nacional de Águas), que até o momento fez poucas regras e ainda não passou segurança ao setor. Além disso, há dúvida sobre qual será o caminho adotado pelo novo governo - há discussões sobre retirar da agência a atribuição de elaborar as normas.

Outro fator que traz complexidade ao projeto é o tipo de regulação, que será diferente do modelo praticado nas concessões, aponta Gustavo Magalhães, sócio do Fialho Salles. No caso dos contratos da Corsan, a regulação é discricionária - ou seja, os reajustes são feitos posteriormente, a partir do cálculo dos custos.

“O modelo pode gerar um risco de que o privado não consiga se apropriar totalmente de seus ganhos de eficiência. Não necessariamente a empresa vai conseguir capturar todo o efeito de uma gestão mais eficiente, porque a agência pode fazer o compartilhamento desses ganhos, em prol da modicidade tarifária”, diz.

Além disso, os contratos da Corsan são regulados por mais de uma agência reguladora local, o que eleva ainda mais a complexidade, aponta outra fonte.

Entre as empresas que estudam o ativo hoje, a Aegea é apontada como principal candidata, porque já opera uma PPP na região metropolitana de Porto Alegre. Procurado, o grupo confirma que está avaliando o ativo. Iguá, Águas do Brasil e Equatorial preferiram não comentar o assunto.

Apesar dos desafios, a privatização da Corsan é vista como uma grande oportunidade, com enorme potencial de retorno. Se concretizada, esta será a primeira privatização completa de uma estatal de saneamento no Brasil.

Outras empresas públicas ainda poderão ser vendidas nos próximos anos - como Sabesp e Copasa -, porém, há incertezas sobre os processos. Além disso, a avaliação dos analistas de mercado é que, se confirmadas, as vendas devem ficar para a segunda metade dos novos governos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/12/2022

VALE AVANÇA EM CISÃO DO NEGÓCIO DE METAIS

Mineradora tem plano de vender 10% da operação de níquel e cobre, já recebeu propostas e espera desfecho do negócio em 2023

Por Francisco Góes — De Nova York



Bartolomeo, presidente da Vale: Oportunidade de criar companhia especial — Foto: Divulgação

Dois meses depois de tornar-se pública a informação de que a Vale busca um parceiro para a área de metais básicos, 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 reafirmou que a Vale não está se desfazendo dos metais básicos, mas tenta atrair sócio que ajude a destravar valor do negócio. O objetivo é vender uma fatia de 10% e fechar a operação em meados de 2023. A separação irá adiante mesmo que a empresa não chegue a acordo com parceiros, disse Bartolomeo. Há um reconhecimento na Vale de que é preciso mudar a forma de gerir esse segmento.

Bartolomeo e diretores da mineradora apresentam nesta quarta-feira (7) os planos da empresa a 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. Ainda em respeito à memória das vítimas, os diretores não tocaram o sino na abertura do pregão na Nyse.

Na transação nos metais, a ideia da Vale 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. A Vale trabalha com um cenário de que a nova companhia possa vir a superar o próprio valor de mercado da mineradora - R\$ 405 bilhões. Embora a empresa não precise agora do dinheiro que o sócio poderá aportar, a operação é importante considerando visão de médio e longo prazos.

A estimativa da Vale é que em dez anos seja preciso investir a cifra de 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 “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. O Valor apurou que o assessor financeiro é o Goldman Sachs, embora a companhia 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 levada ainda 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, o objetivo é que a nova empresa que vai reunir os ativos de metais básicos 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. Mas a produção este ano deve ser 11 milhões de unidades, disse Bartolomeo aos investidores.

Os carros elétricos demandam metais como níquel, cobre, cobalto e lítio. O cobre também é usado como insumo em 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 o principal negócio como uma oportunidade de oferecer soluções para os clientes, as siderúrgicas, em especial na redução de emissões (ver matéria Companhia revê meta no minério de ferro).

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 a 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: “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.”

O executivo 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”, afirmou o executivo em referência às jazidas de minério de ferro da companhia no Sudeste do Pará.

Fonte: *Valor Econômico - SP*

Data: 08/12/2022

ENTENDA A PEC DA TRANSIÇÃO



Confira as principais necessidades de recursos orçamentários, as propostas da equipe do novo governo, a discussão no Senado e os itens da versão que será examinada pela Câmara dos Deputados

Por *Lu Aiko Otta, Valor — Brasília*

Relator da PEC da Transição na CCJ do Senado, Alexandre Silveira (PSD-MG) — Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado

A votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição tenta atacar a falta de recursos para o Bolsa Família, a recuperação de programas em áreas como Educação e Saúde e os investimentos. Os valores previstos no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2023 são insuficientes. Aqui, contamos como a discussão evoluiu até chegar à versão que será examinada pela Câmara dos Deputados na semana que vem.

Os problemas encontrados pela transição são os seguintes:

Bolsa Família - o valor previsto no PLOA (R\$ 105 bilhões) permite pagar R\$ 405,00 por mês. Mas o presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva prometeu R\$ 600,00 (o presidente Jair Bolsonaro fez o mesmo). Lula ainda sinalizou com mais R\$ 150,00 por criança até seis anos. É preciso, então, reforçar o PLOA em R\$ 70 bilhões para isso, elevando a conta para R\$ 175 bilhões.

Farmácia Popular, educação básica, Minha Casa Minha Vida e outros – O PLOA 2023 prevê valores extremamente baixos, quase simbólicos, para uma série de programas. Lula quer recompor esses valores.

Investimentos - estão no mais baixo valor da história, e a aposta de Lula é fortalecê-los para impulsionar a atividade econômica e o crescimento.

Teto de gastos - está fixado em R\$ 1,8 trilhão para 2023. Considerando salários, aposentadorias, benefícios, custeio, programas sociais e investimentos, não se pode gastar mais do que isso. É por essa razão - e não tanto por falta de recursos – que o PLOA 2023 prevê gastos tão restritos.

A proposta inicial da equipe de transição para atacar esses problemas foi:

Bolsa Família - retirá-lo totalmente (os R\$ 175 bilhões) do limite do teto de gastos por quatro anos.

Farmácia popular e outros – usar os R\$ 105 bilhões que estavam sob o teto, originalmente destinados ao Bolsa Família, para reforçar esses programas.

Investimentos – retirar parte deles (o equivalente à arrecadação acima do previsto, limitada a 6,5% sobre 2021, o que dá R\$ 23,9 bilhões em 2023).

Doações e universidades - retirar do teto de gastos as ações socioambientais e climáticas financiadas por doações; retirar do teto despesas de universidades federais custeadas com recursos próprios.



Isso significaria gastar R\$ 198 bilhões fora do teto de gastos por quatro anos. A proposta foi considerada no Congresso um “cheque em branco” para Lula. Várias propostas alternativas buscaram reduzir essa licença para gastos adicionais.

O senador Alexandre Silveira (PSD-MG) analisou a PEC da Transição e, na condição de relator da matéria na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado, propôs um texto substitutivo que manteve o acréscimo de R\$ 198 bilhões nas despesas, com algumas restrições. Os principais pontos da primeira versão do substitutivo são:

Bolsa Família - em vez de retirá-lo do teto de gastos, a proposta é mantê-lo lá. No entanto, o teto seria elevado em R\$ 175 bilhões. Essa acomodação duraria dois anos, e não quatro.

Novo arcabouço fiscal – o relator estabelece prazo até 31 de dezembro de 2023 para que o novo governo apresente uma proposta para um novo arcabouço fiscal (para mostrar como a conta será paga e como o endividamento do governo não crescerá de forma descontrolada mesmo após tantos gastos adicionais).

Investimentos – sairiam do teto de gastos os R\$ 23,9 bilhões em investimentos e aqueles em infraestrutura financiados por organismos multilaterais de crédito.

Doações e universidades – manteve o que foi proposto, acrescentando que ficam fora do teto ações financiadas por recursos de sentenças judiciais em casos de desastres ambientais.

DRU – A Desvinculação de Receitas da União (DRU), que permite realocar até 30% das receitas para fins diferentes de sua destinação legal original, é estendida para 2024.

O texto substitutivo de Silveira foi objeto de negociações que restringiram ainda mais a licença pedida pela equipe de Lula. Com alterações em relação ao substitutivo, a versão aprovada no Senado ontem, que será examinada na Câmara dos Deputados na próxima semana, prevê:

Bolsa Família - na negociação para conseguir os votos para aprovar a PEC, o teto de gastos foi elevado em R\$ 145 bilhões, e não mais em R\$ 175 bilhões. Equipe de transição e comissões permanentes do Congresso terão prioridade nas sugestões para uso do dinheiro.

Novo arcabouço fiscal – prazo para apresentação foi encolhido de 31 de dezembro para 31 de agosto (prazo para envio do PLOA 2024).

Investimentos - sairiam do teto de gastos os R\$ 23,9 bilhões em investimentos, aqueles em infraestrutura financiados por organismos multilaterais de crédito, os transferidos por outros entes para a União para realização de obras e serviços de engenharia. Podem também ser utilizados recursos abandonados em contas do PIS/Pasep e outras.

Doações - Instituições científicas e tecnológicas foram incluídas na lista das que poderão realizar despesas com recursos próprios fora do teto, além das universidades federais. Também têm esse tratamento as ações socioambientais e climáticas financiadas por doações e as decorrentes de indenizações por desastres ambientais.

DRU – A Desvinculação de Receitas da União (DRU), que permite realocar até 30% das receitas para fins diferentes de sua destinação legal original, é estendida para 2024. Há indicações de que novos “enxugamentos” serão feitos na PEC em sua tramitação na Câmara dos Deputados. Paralelamente à reorganização do Orçamento de 2023, correm negociações pela liberação de R\$ 7,7 bilhões em emendas de relator (chamadas de “orçamento secreto”) do Orçamento de 2022. Os valores foram bloqueados para manter as despesas dentro do teto deste ano (R\$ 1,682 trilhão).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/12/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTONAVE BATE RECORDE DE 11 MILHÕES DE TEUS MOVIMENTADOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08/12/2022 - 17:33



O Porto de Navegantes, a Portonave, em Santa Catarina, chegou aos 11 milhões de TEUs movimentados. O mais novo recorde foi batido na operação do navio "MSC Barcelona", de bandeira libanesa, nesta quinta-feira (8). Ao todo, foram 1,2 mil contêineres, entre exportação e importação.

Para chegar nessa conquista, já foram recebidas mais de 8,8 mil escalas de navios com diversas cargas, como madeiras, carnes congeladas, maquinários, cerâmicas, alimentos, plásticos, materiais têxteis, entre outras.

Neste ano, a Portonave bateu recordes históricos de movimentação. Em setembro, teve fluxo de 2,6 mil de caminhões em um único dia. Em outubro, a movimentação chegou em 111.879 de TEUs.

Ainda em dezembro, o terminal prevê ultrapassar a movimentação de 1.152.999 TEUs, alcançada em 2021, sendo a maior da história no mesmo ano. Até novembro foram 1.105.188 TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2022

PORTOCEM ASSINA PRÉ-CONTRATO PARA CONSTRUÇÃO DE USINA TERMELÉTRICA MOVIDA A GÁS NATURAL NO COMPLEXO DO PECÉM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08/12/2022 - 17:28

A Portocem assinou, nesta quarta-feira (7), um pré-contrato com o Complexo do Pecém (CIPP), no Ceará, para a construção de uma usina termelétrica movida a gás natural com previsão para entrar em operação em julho de 2026. Com capacidade de 1.572 MW, o empreendimento proporcionará mais segurança ao SIN – Sistema Interligado Nacional, sendo construído para operar nos momentos de baixo nível d'água nos reservatórios das hidrelétricas, baixa velocidade de ventos (que prejudica a geração eólica) e baixa intensidade de sol (geração fotovoltaica).

“Nosso projeto não é apenas mais um projeto de geração de energia. Ele é estruturante/transformativo para a região Nordeste, permitindo que, com a criação do terminal de regaseificação (FSRU), a região vire um importante hub de gás natural na América Latina e atue como uma âncora fundamental para a atração de diversos outros investimentos sustentáveis e importantes”, afirma Ronan Dias, CEO da Portocem.

A UTE Portocem será implantada na Zona de Processamento de Exportação do Ceará (ZPE Ceará), empresa do Complexo do Pecém, na Região Metropolitana de Fortaleza. Composta por 4 turbinas geradoras em ciclo simples, movidas a gás natural, a UTE Portocem terá uma linha de transmissão de 8 km que conectará a usina ao SIN, através da Subestação Pecém 2. O empreendimento receberá gás natural de uma Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação (FSRU) que será afretada pela Portocem e ficará permanentemente atracada dentro da área abrigada do Porto de Pecém.

“Esse é um projeto de alto investimento, um dos maiores já planejados para o estado do Ceará. Será aqui a primeira usina termelétrica a gás natural do Brasil instalada numa zona de processamento de exportação, na nossa ZPE Ceará. Além disso, teremos a instalação do

suprimento de GNL em área abrigada no Porto do Pecém. Ou seja, a Portocém chega para fortalecer o nosso complexo industrial e portuário como um importante equipamento para a cadeia de produção do gás natural na América Latina”, celebra Danilo Serpa, presidente do Complexo do Pecém (CIPP).

De acordo com Ronan, a Portocem se beneficiará de uma localização privilegiada, com uma infraestrutura robusta. “A zona industrial de Pecém tem proximidade com o ponto de conexão elétrica do sistema interligado nacional, e o Porto possui características favoráveis para a infraestrutura de GNL, com profundidade e espaço para operação”, destaca.

Com a construção da usina termoeletrica Portocem, na região metropolitana de Fortaleza, estima-se que o empreendimento deverá gerar cerca de 1.700 empregos durante sua fase de construção, que terá duração de aproximadamente 3,5 anos. Estão previstas obras de implantação, que englobam a construção de estruturas, além da montagem dos equipamentos elétricos e mecânicos.

A UTE Portocem contribuirá para a geração de empregos no estado do Ceará e promoverá ao longo de sua construção empregos diretos nas obras, além de demanda de funções técnicas, com profissionais especializados e operadores/mantenedores.

A Usina Termoeletrica Portocem (UTE Portocem) foi a maior vencedora do 1º Leilão de Reserva de Capacidade de Potência, realizado em dezembro de 2021 pela Aneel e pela CCEE (Câmara de Comercialização de Energia Elétrica), para contratação de reserva de potência para o SIN (Sistema Interligado Nacional), e será implantada na Zona de Processamento de Exportação do Ceará (ZPE Ceará), uma empresa do Complexo do Pecém, na Região Metropolitana de Fortaleza.

O empreendimento é um investimento da Ceiba Energy, no valor aproximado de R\$ 4,7 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2022

ARTIGO - COMO A INTELIGÊNCIA AUMENTADA PODE MELHORAR A EXPERIÊNCIA NO SETOR DE TRANSPORTE

Por Augusto Borella OPINIÃO 08/12/2022 - 17:16



O conceito de Inteligência Artificial (IA) também está atrelado ao de Inteligência Aumentada, termo criado para designar modelos que utilizam o melhor da máquina e da capacidade humana para incrementar a performance cognitiva. Isso inclui aprendizagem, tomada de decisões e novas experiências. Nessas operações, o sistema automatizado assimila e compreende em qual momento deve requisitar a ação humana — uma dessas formas é quando detecta ambiguidades, por exemplo.

O uso desse tipo de inteligência pode ajudar muito o setor de transportes, sendo capaz de auxiliar no planejamento de viagens, na geolocalização de ônibus fretados, no transporte de cargas e, até mesmo, as empresas de e-commerce e delivery de alimentos, pois se integra de maneira efetiva e ágil com a análise de dados.

Essa rapidez se deve ao fato de a Inteligência Artificial fornecer melhor desempenho na leitura e interpretação dos dados, ocasionando o aumento da produtividade e permitindo uma operação padronizada e alinhada aos objetivos de gestão da área de logística. Os relatórios que coletam e analisam informações, facilitando a tomada de decisões e gerando maior praticidade às empresas, possibilitam que elas fiquem à frente dos concorrentes, visto que é possível criar e implementar novas estratégias com mais velocidade ao verificar as atividades realizadas.

Outro benefício que vale ser ressaltado é a utilização dessa inteligência como instrumento de monitoramento dos veículos e cargas, pois permite maior controle do horário em que os motoristas estão trabalhando, da velocidade em que estão dirigindo, informações sobre as estradas que podem oferecer algum tipo de risco ou dos trechos que não comportam os veículos, entre outros dados. Tudo isso pode ser fornecido ao mesmo tempo e, por mais que a tecnologia tenha que organizar uma grande quantidade de tarefas, as chances de erro são relativamente baixas, bem como a execução de atividades. Ou seja, o número de falhas é menor em comparação ao trabalho humano.

Além das vantagens citadas acima, o prazo de entrega também é um fator impactado pelas melhorias, tendo em vista que os clientes podem ter o rastreamento de suas compras e as entregas podem ser mais rápidas, graças ao suporte que a IA fornece aos motoristas, criando, assim, uma ótima relação entre cliente e empresa, mediante um atendimento dentro do prazo, confiável e seguro — fatores que agradam aos consumidores e costumam conquistar sua fidelidade.

Portanto, a Inteligência Artificial atrelada à Inteligência Aumentada fornece eficiência nos atendimentos, reduzindo o tempo de resposta e facilitando o acesso ao histórico de cada cliente, além de garantir mais agilidade no fluxo de trabalho.

Esses fatores são essenciais, uma vez que proporcionam redução de custos por meio da automatização de atividades, otimização dos deslocamentos ao agrupar trabalhos geograficamente próximos, acesso a dados atualizados que facilitam o acompanhamento de métricas, com indicadores que garantem a satisfação dos clientes, e, por último, melhoram a rentabilidade, devido ao aumento da produtividade da equipe.

Além disso, é válido ressaltar que, durante a jornada evolutiva, a coleta de dados e as consequentes respostas para a área de negócios das empresas são primordiais. Por esse motivo, a adoção de Inteligência Artificial é um processo que sempre precisará passar por um ciclo contínuo de otimização. Somente dessa forma, as empresas conseguirão se destacar das outras e aprimorar cada vez mais suas próximas tomadas de decisões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/12/2022

HIDROVIAS DO BRASIL INAUGURA SIMULADOR DE MANOBRAS PARA TREINAMENTOS VOLTADOS PARA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08/12/2022 - 17:11



Equipamento permitirá simulação de cenários desafiadores para mitigar riscos nos rios da região amazônica

Para garantir mais segurança da navegação pelos rios amazônicos e eficiência da operação, a Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas, investiu em um moderno simulador de manobras, sendo a primeira empresa de navegação no Brasil a implantar a tecnologia. O novo equipamento foi instalado em novembro, no centro de

treinamento especializado montado pela companhia em seu TUP (Terminal de Uso Privado), localizado em Barcarena, no Pará.

“A nova tecnologia permitirá o aprimoramento, capacitação e desenvolvimento da tripulação da Hidrovias do Brasil, um importante passo em nossa frente de saúde, segurança e desenvolvimento do colaborador previsto no Compromisso Sustentável da Companhia.” afirmou Gleize Gealh, Vice-Presidente de Operações e Comercial da Hidrovias do Brasil. “Nosso principal objetivo é trazer mais segurança para nossa tripulação, operação e para todas as pessoas das comunidades no entorno de onde atuamos, além de trazer mais eficiência operacional”, completou a executiva.



Com sistema de navegação completo, o simulador usa tecnologia de última geração e conta com radar e carta eletrônica, reproduzindo fielmente um ângulo de visão de 180° da cabine dos empurradores, que hoje realizam o transporte de cargas na região. O simulador permite que os comandantes participem, na prática, do enfrentamento de cenários adversos que podem prejudicar a navegabilidade, incluindo questões climáticas.

A diretora de Engenharia, Inovação e Tecnologia de Negócios da Hidrovias do Brasil, Mariana Yoshioka, analisa o investimento feito pela companhia. “A inovação é um dos principais pilares da empresa e faz parte da sua essência desde a sua concepção. Acreditamos que o investimento em tecnologia é fundamental para assegurarmos uma operação mais segura e eficiente, garantindo a prevenção de acidentes e a preservação do meio ambiente. Para nós, é um grande orgulho sermos pioneiros neste projeto tão necessário para o desenvolvimento da navegação e também para oferecer ainda mais qualificação e treinamento aos nossos colaboradores”, destacou a executiva.

A companhia também está avaliando a possibilidade de, no futuro, ampliar o uso do simulador para a comunidade no entorno da operação, em parceria a ser construída com a Marinha do Brasil e com a prefeitura local, a fim de oferecer capacitação e desenvolvimento da região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2022

INVESTIMENTOS EM GÁS NATURAL NO RIO DE JANEIRO PODEM ULTRAPASSAR R\$ 110 BILHÕES EM DEZ ANOS, APONTA FIRJAN SENAI

Da Redação OFFSHORE 08/12/2022 - 17:08

Instituição ressalta necessidade de políticas públicas para o aumento da competitividade do gás natural e também defende melhor alinhamento regulatório para o desenvolvimento de projetos

Os investimentos em projetos confirmados e potenciais na cadeia de valor do gás natural no estado do Rio podem ultrapassar R\$ 110 bilhões em horizonte estimado de dez anos. O período considera planos estratégicos de empresas, a viabilidade dos projetos de consumo e a perspectiva de produção do gás natural. É o que aponta a quinta edição do estudo “Perspectivas do Gás no Rio”, lançado pela Firjan Senai na quarta-feira (7). A publicação também destaca que, somente na indústria, estão identificados projetos potenciais que somam mais de 30 milhões de metros cúbicos de consumo de gás natural por dia, significando investimentos na ordem de R\$ 60 bilhões (54,5% do total).

Ao destacar a importância dos investimentos para o atendimento às demandas no contexto de descarbonização e ainda o potencial do estado do Rio, a Firjan Senai ressalta no estudo a necessidade de políticas públicas para o aumento da competitividade do gás natural e defende melhor alinhamento regulatório para o desenvolvimento de projetos. A instituição pontua que o acesso a novos produtores, a facilidade de contratação do transporte e da distribuição, o acesso ao mercado livre e a possibilidade de construção de dutos de distribuição dedicados ao fornecimento são alguns mecanismos pró-mercado que devem compor uma melhor regulação.

No evento de lançamento do estudo, na sede da Firjan, Raul Sanson, vice-presidente da federação, reforçou a relevância do gás natural nos próximos anos. “Nós temos a convicção que, independente da velocidade de substituição das fontes fósseis por energias renováveis, a transição energética depende do aumento da demanda de gás natural, e ainda por longo tempo. Pensando nisso, a Firjan Senai lançou nesta quinta-feira (8) a quinta edição do “Perspectivas do Gás no Rio”, destacando a importância do gás no contexto de descarbonização e sua integração com energias”, disse Sanson.

O coordenador de Conteúdo Estratégico de Petróleo, Gás e Naval da Firjan, Fernando Montera, além de apresentar o novo estudo e os dados atualizados do mercado disponibilizados em “Painel Dinâmico” da federação, destacou a “Calculadora da Tarifa de Distribuição de Gás Natural”. A nova ferramenta da Firjan Senai simula o custo do insumo e o valor total da fatura do consumidor por

segmento - residencial, comercial, industrial e Gás Natural Veicular (GNV) - de acordo com o seu volume de consumo e a última deliberação vigente em cada Unidade Federativa. Ao ser preenchido o consumo, é calculado automaticamente o valor médio da tarifa de gás, possibilitando comparação em relação às demais distribuidoras estaduais.

O evento de lançamento do estudo “Perspectivas do Gás no Rio” reuniu profissionais que abordaram o futuro do gás natural no Brasil e no mundo. A diretora de Estudos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis na Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Heloisa Esteves, reforçou que o mercado está crescendo. A diretora da EPE também ressaltou as oportunidades. “Não tenho a menor dúvida de que o gás natural permanece na matriz energética mundial por, pelo menos, mais cem anos. Com certeza permanece na matriz energética brasileira”, disse Heloisa Esteves.

O diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Fernando Moura, colocou que, para aumentar a flexibilidade do serviço de transporte entre os agentes, a ANP aprovou oito novos produtos nos últimos nove meses, todos sendo hoje oferecidos como produtos de prateleira por meio de plataforma eletrônica. “Isso se refletiu num aumento significativo no número de contratos de transporte assinados”, disse Fernando Moura, que também abordou avanços regulatórios que serão tratados a partir do próximo ano, estando entre as questões a autonomia e a independência do transporte do gás natural.

A vice-presidente de Marketing, Midstream e Processing na Equinor, Cláudia Brun, destacou avanços no último ano e ressaltou a importância de mudanças na regulação do mercado para proporcionar previsibilidade ao investidor, já que os projetos de produção e escoamento de gás natural não acontecem no curto prazo.

O diretor ESG, Sustentabilidade, Relações Institucionais, Relações Governamentais na Prumo, Eduardo Kantz, também falou sobre as oportunidades. “A gente está num momento muito particular aqui no Brasil, momento de transição do gás natural”, pontuou Kantz. Ele ressaltou ainda a importância do papel da Firjan neste momento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2022

GRUPOS EMPRESARIAIS LANÇAM MOVEINFRA, MOVIMENTO DE INFRAESTRUTURA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08/12/2022 - 17:02



Terminal TECON da Santos Brasil em Santos-SP: movimento acima de 90 contêineres por hora em 2008

Cinco dos maiores grupos de infraestrutura do Brasil lançaram, nesta quinta-feira (8), o MOVEInfra, movimento que tem como objetivo impulsionar investimentos com segurança jurídica e desenvolvimento socioambiental.

CCR (rodovias, ferrovias e aeroportos), EcoRodovias (rodovias), Rumo (ferrovias), Santos Brasil (terminais portuários e movimentação de contêineres) e Ultracargo (terminais portuários e armazenagem de grãos líquidos) são os grupos idealizadores do movimento, que se propõe a operar de modo totalmente

independente das empresas que o conceberam.

A programação de lançamento incluiu uma série de debates com a participação de nomes como o governador eleito de São Paulo e ex-ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas; o presidente do TCU, Bruno Dantas; o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio; e Miriam Belchior, coordenadora do grupo técnico de Infraestrutura no gabinete de transição do governo Lula, ex-ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão e ex-presidente da Caixa Econômica Federal durante o governo Dilma Rousseff.

Também participaram das discussões os presidentes da Aeroportos do Brasil (ABR), Fábio Rogério Carvalho; da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio Barcelos; da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABPT), Jesualdo Silva; e da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, Fernando Paes.

Natália Marcassa, ex-secretária-executiva do Ministério de Infraestrutura, é a CEO do MoveInfra. Ela ressaltou, durante o evento, a importância do setor para o desenvolvimento sustentável do país: "Temos o compromisso com o Brasil e com investimentos de longo prazo. Geramos 100 mil empregos diretos e indiretos e é para isso que acordamos todos os dias. As empresas que estão aqui fazem todos os dias investimentos acontecerem e para isso precisamos de um ambiente de negócios adequado". A presidente do movimento ressaltou a necessidade da discussão envolvendo uma reforma tributária, como fator necessário para a atração de investimentos, além da modernização da legislação trabalhista e da segurança jurídica oferecida pelo novo marco legal para licenciamento ambiental. "Precisamos olhar para a sustentabilidade das nossas cadeias produtivas".

O MoveInfra nasceu do diagnóstico de que, historicamente, o poder público não conseguiu desenvolver a infraestrutura necessária ao desenvolvimento de um país com dimensões continentais como o Brasil. O movimento foi concebido para ser um facilitador do ambiente de negócios e do relacionamento com investidores de capital privado, além de atuar em defesa da simplificação dos investimentos em infraestrutura.

Durante a coletiva, as empresas que compõem o MoveInfra lançaram uma carta-manifesto reforçando os objetivos do movimento e anunciaram uma projeção de investimentos de R\$ 78,4 bilhões nos próximos cinco anos (2023-2027), valor que contempla projetos já contratados, expansão de capacidade e investimentos recorrentes em seus ativos. O montante poderá ainda ser ampliado com a incorporação de novos empreendimentos à carteira das companhias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2022

AMAZONAS AINDA CARECE DE MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA

Por Bianca Guilherme INDÚSTRIA NAVAL 08/12/2022 - 16:26



Arquivo/Divulgação

Para especialistas, apesar de ter maior quantidade de estaleiros de manutenção e reparos do país, estado conta somente com curso de Engenharia Naval como formação profissional

Com 1.564.445 km², o Amazonas é conhecido por ser o estado com maior área territorial no Brasil. A região arrecadou, em 2021, quase R\$ 17 bilhões e se tornou um dos 8 estados que mais consolidam os tributos federais. Além disso, ele ainda é conhecido por ter o maior número de estaleiros de manutenção e reparos, com aproximadamente 400 estaleiros, carreiras e oficinas navais. Entretanto, especialistas destacam a dificuldade em conseguir mão-de-obra especializada.

O Amazonas possui como formação profissional somente o curso de Engenharia Naval. Mateus Araújo, presidente dos construtores navais de Airão-AM, acredita que o estado é muito carente na área técnica e afirma que há a necessidade de qualificação naval em todos os níveis. Tanto na área de profissionais que atuam diretamente na construção e gestão naval, quanto na área de operação das embarcações, especificamente para os tripulantes.

"Precisamos de engenheiros de qualidade, soldadores nível 01 e 02, técnico em pintura, eletricista naval, e de painéis de comando, delineador, instalador de tubulação, e tantos outros que sobram no parque industrial naval do Rio de Janeiro. Entretanto, mesmo com essa deficiência, ainda

fabricamos embarcações de grande porte com reconhecida qualidade de uso", comentou Araújo à Portos e Navios.

Nas redes sociais, há relatos de soldados que aprendem a sua função no convívio com os colegas de trabalho, trazendo retrabalhos, sem se preocupar com desperdício ou ficar atentos ao perigo na condução dos equipamentos. Eles, muitas vezes, se atualizam e coletam informações lendo catálogos, publicações especializadas e notícias de outras mídias.

Para atender o Arco Norte, que viabiliza o escoamento de grãos pelo Norte do Brasil, atualmente, as principais demandas por serviços à indústria naval no estado são a construção naval em aço de balsas de carga geral, balsa graneleira, balsa tanque, embarcação de transporte de passageiros e carga (ferry boat), rebocadores portuários, entre outros. Além disso, destaca-se a construção de embarcações em alumínio como as lanchas para transporte de passageiros.

Segundo o professor tecnólogo fluvial, Alex Monteiro, dependendo da categoria do tripulante, não se consegue a habilitação necessária no Amazonas. Nestes casos, o piloto precisa ir para fora do estado. "Geralmente vão para Belém (PA) ou para o Rio de Janeiro e moram por meses para conseguir a qualificação necessária para atender seus clientes", lamentou.

Monteiro acredita que a necessidade de cursos de formação específicos vem desde sempre, pois hoje em dia tem-se apenas formação de graduação na Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e treinamentos e cursos de formação específicos pelo Instituto Naval da Amazônia (INA). "Alguns cursos deveriam voltar a ser oferecidos em Manaus. Por exemplo, o Curso de Técnico Naval, já oferecido pelo Centro de Educação Tecnológica do Amazonas (Cetam) e o Curso Superior de Tecnologia em Construção Naval já oferecido pela UEA e pela Ulbra", lembrou.

De acordo com o presidente dos construtores navais de Airão-AM, é preciso criar uma escola de formação de técnicos dos setores da construção naval, que trará segurança e confiabilidade aos empregados e empregadores. O Centro de Educação Tecnológica do Amazonas (Cetam) atende somente eletricitistas voltados para a indústria civil, enquanto, para o setor naval, é mais escasso. "Talvez seja esse o diferencial tecnológico do Polo Naval do Amazonas, que lhe coíbe de alçar voos mais altos, dentro da competitividade de mercado", afirmou Araújo.

Hoje em dia, os cursos disponíveis pelo Senai-AM são de Solda TIG, MIG, MAG e Eletrodo revestido. Entretanto, Araújo afirma que somente a instituição é insuficiente para atender a demanda local. "O Distrito Industrial toma conta da demanda quase que total do Senai, visto que os laboratórios de soldagem da escola praticamente atendem o distrito, com cursos de soldagem especiais de equipamentos e aparelhos ele-eletrônicos", apontou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2022

EMPRESA TURCA VÊ RISCO DE ACIDENTES CASO PERSISTA INDEFINIÇÃO SOBRE ANTIGO PORTA-AVIÕES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08/12/2022 - 14:26



N Ae São Paulo na costa de Pernambuco (Divulgação MSK)

MSK, responsável pelo transporte do ex-NAe São Paulo, e Sök, estaleiro proprietário, lamentaram falas consideradas 'xenofóbicas' de deputado contrário à atracação em Suape. Defesa diz que embarcação precisa de novas inspeções e consertos pontuais antes de retomar rota para Turquia

A MSK Maritime Services & Trading, responsável pelo transporte do antigo porta-aviões São Paulo, alertou que a indefinição sobre o destino da embarcação pelas autoridades brasileiras pode levar a acidentes na costa pernambucana. A



empresa informou que o retorno da embarcação à rota para seu destino na Turquia depende de levá-la a um porto para novas inspeções e consertos pontuais. Caso contrário, o entendimento é que ela ficará sempre ao redor da costa pernambucana, como os navios que estão sem destino na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, onde recentemente houve um acidente com o graneleiro São Luiz, que se chocou com a ponte Rio-Niterói.

“O navio está voltando por ordem do Ibama, porque esse resíduo é de responsabilidade do Brasil”, afirmou em nota o advogado da empresa e especialista em Direito Marítimo, Zilan Costa e Silva. Impedida pela Justiça de Pernambuco de levar o casco do navio-aeródromo (NAe) para atracação no Porto de Suape, a empresa afirma que todos os protocolos estão sendo cumpridos e alega que todos os navios construídos até 2011 possuem amianto.

“Todos os navios construídos antes de 2011 possuem amianto. Quantos navios com amianto já foram atracados em Suape? Todos eles possuem 1.500 páginas de documentação? A única forma de tornar um navio/carro/construção livre de amianto é reciclá-lo adequadamente. E é exatamente essa a função da Sök: transportar o porta-aviões para um estaleiro onde ele será reciclado”, analisou Costa e Silva.

Um dos argumentos da defesa é que, até ser vendido para a Sök, o antigo porta-aviões São Paulo navegou por águas brasileiras e internacionais sem questionamentos relacionados à quantidade de amianto. Outro apontamento é que o material costumava ser utilizado em embarcações com objetivo de evitar incêndios, além de estar presente em telhas de casas populares construídas no Brasil. Costa e Silva considera que está havendo um total desconhecimento sobre o assunto e a intenção de colocar a opinião pública contra a empresa.

Declaração

Na última quarta-feira (7), as empresas turcas MSK Maritime Services & Trading e a Sök Denizcilik Ticaret Limited, respectivamente transportadora e estaleiro proprietário do ex-porta-aviões (NAe) São Paulo, repudiaram o requerimento de voto de protesto do deputado estadual Waldemar Borges (PSB-PE) contra a empresa.

A avaliação é que o parlamentar publicou um texto ‘xenófobo e sem nenhum conhecimento técnico’, no qual descreveu o porta-aviões como ‘depósito de lixo tóxico’, finalizando sua explanação com a expressão ‘voltem para suas terras’. Em seu requerimento, ele afirmou que a Sök não é bem vinda ao Brasil para causar danos ao meio ambiente e ameaçar o bom funcionamento do porto pernambucano.

A MSK e a Sök lamentaram profundamente os comentários xenófobos proferidos pelo parlamentar pernambucano ao apresentar o requerimento de voto de protesto contra a empresa turca, entendendo que, conseqüentemente, atingem toda a população de seu país. “De acordo com a Constituição Brasileira de 1988, xenofobia é crime, com punição ao agressor com multa e reclusão de um a três anos”, manifestaram as empresas em nota.

Ao Jornal do Commercio, o deputado afirmou que a empresa turca quer fazer do Porto de Suape o ‘depósito de uma sucata contaminada por amianto’ e reafirmou as declarações no voto de repúdio, questionando a razão para o navio não ser recebido por outros portos, já que não causa nenhum tipo de dano. Ele ponderou que o povo turco nada tem a ver com a discussão.

O advogado da empresa estrangeira afirmou que não aceitará nenhum ataque ao povo turco e que tomará todas as medidas judiciais cabíveis. “Como empresa especializada na reciclagem de navios há mais de 30 anos, estamos ajudando a transformar o mundo e pergunto o que o deputado está fazendo além de vociferar contra o povo turco. Ser leviano e apenas dizer que o navio contém amianto não é uma forma de lutar contra o amianto”, rebateu Costa e Silva.

Costa e Silva acrescentou que a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Solas) prevê que os navios construídos antes de 1º de julho de 2002 podem conter amianto,

mas devem ser gerenciados adequadamente. Para navios construídos entre 1º de julho de 2002 e 1º de janeiro de 2011, o capítulo II-1 da Solas (Construção - Estrutura, subdivisão e estabilidade, maquinário e instalações elétricas) proíbe a nova instalação de materiais que contenham amianto em todos os navios.

A defesa também cita um regulamento que deve se aplicar a materiais usados para a estrutura, maquinário, instalações elétricas e equipamentos cobertos pela Convenção. Para navios construídos após 1º de janeiro de 2011, as emendas de 2009 à Solas (resolução MSC.282(86)) alteraram novamente o texto para proibir todas as novas instalações de amianto a bordo de navios. Estes itens entraram em vigor em 1º de janeiro de 2011.

O comboio com o casco do ex-navio aeródromo (NAe) São Paulo se encontra na costa pernambucana, mas foi impedido de atracar pela Justiça Federal em Pernambuco. No último sábado (3), o rebocador Alp Centre, que transportava o casco do antigo porta-aviões desde o início de outubro, foi substituído pelo Alp Guard, que pertence ao mesmo grupo holandês (Alp), que arrasta a embarcação que será desmantelada, na mesma área, a cerca de 30 quilômetros do Porto de Suape, escoltado por uma embarcação da Marinha do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2022

EUA IMPORTARAM MAIS MERCADORIAS DA EUROPA DO QUE CHINA EM 2022

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 07/12/2022 - 23:51



Arquivo/Divulgação

Ataque da Rússia à Ucrânia e política de Covid-Zero da China estão encorajando aproximação entre América e Europa, segundo relatório da project44

Nos últimos 9 meses, os EUA ampliaram em 20% as importações da Europa. Do outro lado, as exportações da Alemanha para os estadunidenses aumentaram quase 50% somente em setembro deste ano, os números foram destacados pelo relatório da project44. Josh Brazil, vice-presidente de Supply Chain Insights da plataforma, acredita que esse aumento não se deve somente à pandemia, mas a uma "mudança estratégica da dependência excessiva do comércio com a China e às tensões geopolíticas sobre a Rússia".

Durante os lockdowns de 2020, o comércio atingiu níveis recordes, mas os volumes de TEU de navios da China para os EUA têm diminuído significativamente desde o final do inverno de 2022. A project44 registrou um declínio de 21% no volume total de TEU de navios entre agosto e novembro.

Em contrapartida, entre março e novembro de 2022, o volume de contêineres chegando aos portos da Costa Leste americana cresceu 20%, saltando de 646.631 TEUs para 808.647. O porto de Nova York e Nova Jersey, por exemplo, foi o porto de contêineres mais movimentado do país em setembro pelo segundo mês consecutivo, transportando 35% a mais de carga.

De acordo com o project44 esses dados apontam para um dos desenvolvimentos possivelmente mais surpreendentes e certamente mais significativos desde o início de 2020, isso mostra que "o mapa do comércio global está sendo rapidamente redesenhado". Além disso, a manufatura europeia voltou a focar nos Estados Unidos. Segundo o estudo, o investimento estrangeiro direto europeu totalizou quase US\$ 3,2 trilhões em 2021, 13,5% a mais do que em 2020.

Nos primeiros nove meses de 2022, o setor de engenharia mecânica da Alemanha aumentou suas exportações para os EUA em quase 20% em relação ao ano anterior. As pequenas e médias empresas alemãs, conhecidas como Mittelstand, estão buscando diversificar os seus investimentos



para fora da China devido ao aumento da concorrência doméstica, aumento dos custos trabalhistas e medidas anti-COVID no país asiático.

De acordo com um relatório de outubro da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), os EUA receberam investimento estrangeiro direto no valor de US\$ 74 bilhões nos três primeiros meses de 2022. Enquanto a China recebeu US\$ 46 bilhões. Além disso, o país norte-americano tem se tornado um dos maiores fornecedores de energia e militares da Europa, substituindo a Rússia como fornecedora de gás natural e ajudando os europeus a reforçar suas defesas.

De acordo com um artigo publicado em The Economist, as multinacionais estão refletindo se devem se desvincular, se dissociar ou dobrar seus investimentos e operações de manufatura na China. Para Kadri, presidente-executivo da Solvay SA, os principais atributos dos EUA incluem petróleo e gás baratos, trabalhadores qualificados e apoio do governo para construir infraestrutura de energia limpa. "Há bloqueios na China enquanto falamos. A Europa está enfrentando uma grande crise de energia e inflação, onde precisamos viver com menos gás do que poderíamos imaginar", disse Kadri. "Então você olha em volta e diz, os EUA têm tudo, certo?", indagou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/12/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 08/12/2022