

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING

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

Edição 055/2023  
Data: 29/03/2023



### ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP).....</b>	<b>4</b>
SUMMIT TRAZ OS AVANÇOS DA ARBITRAGEM NO GRUPO TRIBUNA.....	4
A INOVAÇÃO É MINHA!.....	5
EXCLUSIVIDADE NÃO COMBINA COM EQUIDADE .....	7
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>8</b>
BRASIL GANHA 72 KM <sup>2</sup> DE TERRITÓRIO, ANUNCIA O IBGE.....	8
PAULO CÂMARA É CONFIRMADO PARA PRESIDÊNCIA DO BANCO DO NORDESTE.....	9
ENEL E EQUINOX SE UNEM PARA GERAR ENERGIA LIMPA .....	10
CEMIG PROJETA INVESTIR R\$ 42 BI NOS SEUS ATIVOS ATÉ 2027 .....	11
PORTO DE ITAGUAÍ RECEBERÁ NOVO TERMINAL PARA TRANSPORTE E ARMAZENAMENTO DE PRODUTOS SÓLIDOS .....	12
<b>ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....</b>	<b>13</b>
ANTAQ APROVA REVISÕES TARIFÁRIAS NOS PORTOS ORGANIZADOS DE PELOTAS E SANTANA .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....</b>	<b>13</b>
EDITAL PERMITE ESCOLHA DA EMPRESA QUE VAI PAVIMENTAR TRECHO DE 35 QUILOMETROS DA BR-163/PA .....	14
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT .....</b>	<b>14</b>
EDITORIAL – O CAMINHO DA SUSTENTABILIDADE .....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Nova diretoria em Santos 1 .....</i>	<i>15</i>
<i>Nova diretoria em Santos 2 .....</i>	<i>15</i>
<i>Nova diretoria em Santos 3 .....</i>	<i>15</i>
<i>Congonhas 1.....</i>	<i>15</i>
<i>Congonhas 2.....</i>	<i>15</i>
NACIONAL - EMENDA 54 PODE ESVAZIAR AGÊNCIAS REGULADORAS, DIZ DIRETOR-GERAL DA ANTAQ .....	16
NACIONAL - EM BRASÍLIA, ATP LANÇA GUIA DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS .....	17
OPORTUNIDADE ÚNICA – SINGAPURA EXPORT – 24 A 28 DE ABRIL 2023 .....	18
REGIÃO SUDESTE - COALIZÃO DEFINE EIXOS DE TRABALHO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA BAIXADA SANTISTA .....	18
REGIÃO SUDESTE - VOOS ENTRE URUGUAIANA E CONGONHAS SERÃO OPERADOS TODOS OS DIAS .....	20
REGIÃO NORDESTE - PECÉM COMPLETA 21 ANOS E PREPARA HUB DE H2V .....	20
NACIONAL – NORTE EXPORT – 3 E 4 DE ABRIL 2023 .....	22
NORTE EXPORT - NORTE EXPORT VAI DEBATER DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO AMAZÔNICA .....	22
OPINIÃO – DIREITO - A IMUNIDADE RECÍPROCA DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS PARA PAGAMENTO DO IPTU E A EVOLUÇÃO JURISPRUDENCIAL .....	26
<b>O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....</b>	<b>27</b>
NAVIO DA MARINHA CRUZA NOVAMENTE O CÍRCULO POLAR ANTÁRTICO APÓS 22 ANOS.....	27
PORTO DE SÃO FRANCISCO TEM RECORDE HISTÓRICO NO TEMPO DE CARREGAMENTO DE NAVIO DE SOJA .....	29
MINÉRIO DE FERRO SOBE COM RECUO NOS ESTOQUES PORTUÁRIOS DA CHINA .....	29
SANTOS LEVA PALESTRA SOBRE DIREITOS DA MULHER PARA FUNCIONÁRIOS DE EMPRESA NO PORTO .....	30
<b>AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS .....</b>	<b>30</b>
GOVERNO QUER NOVA ANÁLISE DA PETROBRAS SOBRE VENDA DE ATIVOS.....	30
INVESTIDORES SUGEREM RESTRINGIR NOVOS NEGÓCIOS EM UPSTREAM .....	33
MERCADO LIVRE AVANÇA E CONSUMIDOR QUE ESTAVA NO LIMBO É BENEFICIADO.....	35
LULA INCLUI PAINÉIS SOLARES EM PROGRAMA DE ISENÇÃO FISCAL PARA SEMICONDUTORES .....	36
SETOR ELÉTRICO E CRÉDITOS DE CARBONO SÃO PRIORIDADES DA CNI NO LEGISLATIVO .....	37
<b>JORNAL O GLOBO – RJ.....</b>	<b>39</b>
LULA APROVA ARCABOUÇO FISCAL, QUE IRÁ COMBINAR DOIS TIPOS DE META .....	39
APÓS PRESSÃO DE PREFEITOS, LIRA DIZ QUE GOVERNO VAI PRORROGAR EM UM ANO TRANSIÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES .....	41
APÓS QUEDA DE BRAÇO COM GOVERNO LULA, CARLOS MELLES RENUNCIA COMO PRESIDENTE DO SEBRAE.....	42
PRESIDENTE DA PETROBRAS DEFENDE EXPLORAR PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS.....	43
PADILHA CRITICA JUROS ALTOS E LEMBRA QUE CAMPOS NETO SERÁ OUVIDO PELO SENADO .....	44
ATA DO COPOM: OS CINCO RECADOS DO BANCO CENTRAL AO GOVERNO LULA.....	44



GOVERNO QUER RELICITAR O GALEÃO JUNTO COM O AEROPORTO DE RESENDE E MANTER SANTOS DUMONT COM INFRAERO .....	46
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP .....</b>	<b>48</b>
AUSÊNCIA DE LULA ADIA VENDA DE 20 AVIÕES DA EMBRAER PARA A CHINA .....	48
EX-SECRETÁRIO DE MANTEGA DIZ QUE METAS DE ARCABOUÇO SÃO 'INSUFICIENTES' E DEVEM 'TENSIONAR' MERCADO .....	49
INFLAÇÃO, POLÍTICA E JURO SÃO MAIOR RISCO PARA NEGÓCIOS, DIZEM EMPRESÁRIOS .....	50
NOVO ARCABOUÇO NÃO PODE TER ESPAÇO PARA 'EXPERIMENTALISMOS' E 'TECNICISMOS', DIZEM ESPECIALISTAS .....	51
ATA DA ÚLTIMA REUNIÃO DO COPOM MOSTRA QUEM É O ADULTO NA SALA EM CONFLITO ENTRE BC E LULA .....	52
EMPREENHEIRAS APOSTAM EM LULA E NOVO PAC PARA SE REERGUER, APÓS JEJUM DE OBRAS PÚBLICAS .....	53
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>55</b>
RÚSSIA ELEVA COTA PARA EXPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES .....	55
ENGENHARIA DA MANUTENÇÃO INOVA COM INFRALINK.....	56
ANTAQ ESPERA DEFINIÇÃO SOBRE USO DE PRECATÓRIOS NAS OUTORGAS PARA GARANTIR 'ISONOMIA' EM FUTUROS LEILÕES .....	57
<b>AGÊNCIA BRASIL - DF.....</b>	<b>58</b>
EM FEVEREIRO, JUROS MÉDIOS DOS BANCOS SOBEM PARA 44,2% AO ANO .....	58
REFORMA TRIBUTÁRIA TERÁ REGRA DE TRANSIÇÃO DE 20 ANOS, DIZ HADDAD .....	60
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>61</b>
INDÚSTRIA NAVAL ABRE OPORTUNIDADES DE TRABALHO EM ANGRA DOS REIS E ES .....	61
ESTEIRA DE DESCARGA CEDE E INTERROMPE OPERAÇÕES EM TERMINAL DA ALUMAR .....	62
PSVs e OSRVs CORRESPONDEM A QUASE 50% DA FROTA OFFSHORE SOB BANDEIRA BRASILEIRA .....	63
ANTAQ APROVA REVISÕES TARIFÁRIAS NOS PORTOS DE PELOTAS E SANTANA .....	64
PORTOS RS RESTABELECE SINALIZAÇÃO NÁUTICA NO ACESSO AO PORTO DE RIO GRANDE.....	65
NOVAS TABELAS TARIFÁRIAS NOS PORTOS DO PARANÁ ENTRAM EM VIGOR SÁBADO, 1º DE ABRIL .....	65
VALE ANUNCIA SETE ACORDOS NA CHINA PARA FORTALECER SUA AGENDA ESTRATÉGICA E SEU RELACIONAMENTO COM O PAÍS .....	66
ARTIGO - COMPENSAÇÕES PARA CIDADES PORTUÁRIAS .....	68
APOIO MARÍTIMO COMEÇA ANO COM FROTA DE QUASE 420 EMBARCAÇÕES .....	70
WILSON SONS TEM CRESCIMENTO DE 5% NA RECEITA LÍQUIDA DE REBOCADORES .....	72
PORTO ITAPOÁ INVESTE US\$ 25 MILHÕES EM RTGs HÍBRIDOS POR CONTROLE REMOTO .....	73
USUÁRIOS CRITICAM DISPENSA DE METODOLOGIA PARA APURAR ABUSOS DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES.....	74
PORTO DE ITAGUAÍ RECEBERÁ UM DOS MAIORES PROJETOS DE ARRENDAMENTO EM PORTO PÚBLICO DA HISTÓRIA DO PAÍS ..	77
CNA DEFENDE AMPLIAÇÃO DE PARCERIAS COM A CHINA.....	78
VLI ALCANÇA RECEITA LÍQUIDA RECORDE EM 2022 .....	78
ARTIGO - IN 2.111/2022: ESPERANÇA DE UM PERÍODO MOVIMENTADO NO SETOR ADUANEIRO E ALFANDEGÁRIO .....	79
BRASIL É O PRIMEIRO PAÍS DO MUNDO QUE TERÁ GUIA DE SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA .....	80
ANTAQ NÃO VÊ ELEMENTOS QUE COMPROVEM ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES .....	82
PARA MARESTE, NAVALSHORE AM SERÁ UMA VITRINE PARA EMPRESAS DO SETOR MARÍTIMO .....	84
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>85</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	85
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>85</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM .....	85



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### SUMMIT TRAZ OS AVANÇOS DA ARBITRAGEM NO GRUPO TRIBUNA

Evento mostra como funciona um conselho arbitral, com análise de embate entre exportador e armadora

Por: Paulo Rogério - Colaborador



***Dinâmica mostrou como funciona, na prática, modalidade que pode aliviar o setor jurídico Foto: Silvio Luiz***

O exportador Edson Gêneros Alimentícios LTDA precisava enviar 30 contêineres estufados com bags de farelo de milho de um terminal do Porto de Santos para Antuérpia (Bélgica). Os contêineres foram retirados vazios no dia 4 de agosto de 2022 e entregues cheios no terminal no dia 11, com embarque marcado para o dia 14. Devido a imprevistos, a Arantes Shipping LTD informou sobre o adiamento da operação para o dia 2 de setembro.

Só que, na nova data programada, a Polícia Federal (PF) iniciou uma operação de busca de drogas em contêineres. Nada foi encontrado, o navio acabou liberado no dia 5 e o embarque aconteceu somente em 14 de setembro. Uma sucessão de fatos que provocou um valor de armazenagem adicional de R\$ 336 mil, cobrado pelo terminal: conta que ninguém quis pagar. Diante disso, exportadora e armadora concordaram em levar o assunto a um compromisso arbitral.

A história contada acima é fictícia, mas o conselho arbitral foi formado e apresentado no Summit Direito Marítimo 2023. Com o tema A Cobrança Adicional da Sobrestadia na Armazenagem de Contêineres, o encontro foi uma realização do Grupo Tribuna e Maritime Law Academy (MLAW).

O caso foi apresentado por Daniella Revoredo, uma das maiores autoridades em Direito Marítimo no Brasil, para um auditório do Grupo Tribuna lotado na tarde desta terça (28).

Por sua vez, o conselho arbitral acabou composto por Eliane Octaviano, diretora da MLAW; Flávia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); e Bernardo Mendes Vianna, sócio da Vieira Rezende Advogados.

Thiago Miller, sócio-fundador da Ruy de Mello Miller Advocacia, representou o exportador, enquanto Pedro Neiva de Santana Neto, advogado especialista em Direito Marítimo, falou pela armadora.

A dinâmica foi uma simulação do funcionamento de um conselho arbitral. Miller destacou que os contratos entre exportador e terminal não precisam ter cláusulas que tratem de imprevistos. “O exportador paga o THC (terminal handing charge) diretamente ao navio e não pode ser penalizado por atrasos que não gerou. O exportador cumpriu sua obrigação. A carga estava no terminal antes do prazo. O terminal prestou um serviço e tem que receber, mas quem descumpriu o prazo foi o transportador”.

Representando a armadora, Santana Neto lembrou que os contratos tratam da previsão da chegada dos contêineres, não de uma data exata. “O exportador poderia ter buscado a extensão do free time (período em que não há cobrança de taxa). O risco contratual existe e as partes devem conhecê-lo. Todo o trâmite até o contêiner entrar no navio é do exportador”.

**Público inserido**

Um dos pontos altos do evento aconteceu após os debates, quando os participantes puderam fazer perguntas aos advogados e árbitros. Muitas ideias e sugestões foram apresentadas e a conclusão (ou veredicto) foi unânime: todos esperam pela data da próxima edição do Summit Direito Marítimo.

### Resolução de conflitos pode aliviar

Poder Judiciário Mais do que chegar a uma conclusão sobre quem está com a razão, a ideia do Summit Direito Marítimo 2023 foi mostrar a dinâmica de um conselho arbitral ao público. “Trata-se de um retrato sucinto do que acontece na prática. As pessoas perceberam a seriedade e a tenacidade da decisão dos árbitros”, destacou a diretora da MLAW, Eliane Octaviano. “Os árbitros são escolhidos também pelo conhecimento que têm do assunto. Nem sempre são advogados”, complementou.

Para Bernardo Mendes Vianna, sócio do Escritório Vieira Rezende Advogados e membro do conselho arbitral, trata-se de um método de solução de conflitos que alivia o Poder Judiciário. Ele enfatizou que 80% do transporte de cargas no Brasil se dá pelo meio marítimo. “As disputas existem e a discussão é saudável. O que não é saudável é levar todas as discussões para o judiciário”.

### Nova rotina

A diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, lembrou que a entidade vem sendo cada vez mais chamada para atuar em conflitos. “Temos crescido na parte de regulação portuária e ampliado nossa participação em diversas questões. Em algumas circunstâncias, não se trata de ganhar ou perder, mas encontrar a melhor solução para um caso. Já tivemos casos em que houve a necessidade da formação de uma arbitragem e os resultados foram os melhores possíveis”.

Flávia enalteceu também a intenção da Antaq de aumentar a participação da entidade na cabotagem (transporte marítimo de contêineres entre portos brasileiros).

### Satisfação

O apresentador e executivo da plataforma Porto 360°, Maxwell Rodrigues, estava bastante satisfeito com o evento e, principalmente, com a participação do público.

“O grupo foi assertivo. Conseguimos promover um debate com altíssimo nível de ideias e sugestões para mitigar o conceito. Já estamos na expectativa pelo próximo Summit”.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 29/03/2023**

## A INOVAÇÃO É MINHA!

Na festa da inovação ficamos em casa preocupados em usar a roupa da moda que chegamos atrasados

**Por: Maxwell Rodrigues**



### A inovação é minha! Foto: Divulgação

Franklin Roosevelt entendeu que os Estados Unidos venceram a Segunda Guerra Mundial porque suaram para ficar à frente na corrida tecnológica. Afinal, invenções vencem batalhas e aquecem a economia. Hoje em dia, quem não possui um micro-ondas em casa? Esse eletrodoméstico nasceu de um acelerador de partículas portátil chamado magnetron, que emitia radiação e que detectava submarinos e aviões nazistas nos radares da época. Trata-se de um ótimo exemplo de demanda e escala. Quantas pessoas atualmente são

empregadas no mundo pelo fato de novas vagas surgirem por conta da inovação?



Em 1939, milhões de pessoas estavam empregadas em indústrias que sequer existiam ao final da Primeira Guerra Mundial, como rádio, ar-condicionado, plásticos etc. Trazendo para os dias de hoje, vemos o Brasil perdendo milhares de empresas na última década. Desde 2015, início da recessão econômica, 17 fábricas encerraram as atividades por dia. Será o Brasil o maior caso de fracasso em inovação industrial no mundo? E como isso afeta o setor portuário?

O Brasil precisa entender o grau de diversidade das suas exportações e aumentar a complexidade e o valor agregado dos produtos de forma umbilical com inovação. A soja e outras commodities são algo que muitos países já plantam e possuem baixíssima complexidade, por exemplo.

Placa-mãe, processadores e memórias são produtos de alta complexidade e somente um país no mundo consegue produzi-los em larga escala. Exportar cobre é algo de baixa complexidade, mas produzir placa-mãe é algo que envolve muita inovação, conhecimento acumulado ao longo de anos e tecnologia de sobra, ou seja, alta complexidade. Qual setor emprega mais? O de baixa ou o de alta complexidade?

Commodities são sinônimo de estagnação? Não, mas o momento atual pede reflexões importantes. Afinal, carros elétricos passarão como um rolo compressor pelo mercado de petróleo? É aceitável agredir o Cerrado e a Amazônia para o gado e soja? Mudanças climáticas vão afetar a nossa agropecuária? O caminho da inovação é, de fato, o mais seguro para o Brasil.

A inovação deve ser feita por meio da demanda e com incentivos fiscais que possam permitir o desenvolvimento dessa área. As soluções necessitam de capilaridade e escala para que as empresas possam se manter. Criar tão somente startups com foco pontual de problemas não irá fazer com que a prosperidade para pequenas empresas chegue a um mercado globalizado e com muita concorrência. Elas quebram antes mesmo de começar.

Em outros países, incentivos em pesquisa e desenvolvimento partem não só da iniciativa privada, mas também da iniciativa pública. Em um mercado internacional, percebemos que o inglês é a segunda língua fluente da população. Se pretendemos atuar em um segmento como esse, comprando, vendendo e entendendo o que está acontecendo, precisamos ler, escrever e falar no inglês. Sim ou não? A inovação é do mundo.

As iniciativas que temos hoje para impulsionar inovação contemplam a obrigatoriedade de fluência do inglês nesses jovens? Refletindo: depois de criar algo inovador para o mercado nacional portuário, para quantos terminais uma startup poderia vender seus produtos e serviços aqui no Brasil? Haveria escala ou seria necessário em seu plano de negócio expandir para outros países? Como manter investimentos para atualização de versões dos sistemas ou de peças?

Inovação não tem dono e passa pela mudança de mindset de lideranças. O capital tem foco no resultado e muitas vezes é selvagem, mas o que fazer com o futuro? Por diversas vezes, mencionei que precisamos criar lideranças novas dentro do setor portuário, com perspectivas diferentes e que possam absorver ao máximo o conhecimento dos grandes nomes que atuam hoje em dia. Precisamos impulsionar o desenvolvimento da indústria nacional, abrindo novos mercados, com a força de trabalho dos jovens, que chegam revolucionando setores e com uma vontade enorme de realizar, mas com qualidade de vida. É um conflito de gerações?

A equação passa pelo impulsionamento da indústria, com demandas relevantes de inovação, políticas de governo que permitam a exportação da inteligência adquirida, integração logística, tecnologia para redução de custos e eficiência. Queremos fazer, temos vontade de realizar, vivemos em um mundo onde nada pode e precisamos avançar para não perder.

Na festa da inovação, ficamos em casa tão preocupados em escolher e usar a roupa da moda que chegamos atrasados e perdemos o show principal. Ficamos somente com a cortina da rebordosa no dia seguinte.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 29/03/2023**

### EXCLUSIVIDADE NÃO COMBINA COM EQUIDADE

Reserva de mercado por exclusividade não pode ser entendida como direito absoluto

Por: Lucas Rênio



***A predominância da atuação masculina é uma das características mais marcantes do trabalho portuário***  
**Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo**

Não tenho dúvida de que a participação feminina é relevante e produtiva em todas as áreas da sociedade. No âmbito específico do trabalho portuário, isso não é diferente! Muitos são os exemplos de mulheres que contribuíram, e continuam contribuindo, de modo diferenciado para a evolução social e econômica da relação capital-trabalho nos portos.

Sandra Lia Simón, por exemplo, foi quem teve a visão estratégica de criar a Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário do Ministério Público do Trabalho (MPT), em sua gestão como procuradora-geral do trabalho. Entretanto, a predominância da atuação masculina é uma das características mais marcantes do trabalho portuário. Trata-se de realidade pública e notória que se espalha, historicamente, pelos portos do mundo inteiro.

Pesquisas apontam que, na primeira década do século 20, de modo pioneiro, as operações portuárias na Finlândia e na Suécia contavam com a atuação de portuárias. Outra pesquisa, cuja análise envolveu a participação das mulheres em 70 portos, com dados que se estendem até a década de 1970, verificou que elas compunham cerca de 17% do contingente de trabalhadores. A equidade estava distante não só em termos quantitativos, mas, também, no aspecto remuneratório: os homens ganhavam mais.

Recentemente a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em parceria com a Wista, divulgou os resultados da elogiável Pesquisa sobre Equidade de Gênero no Setor Portuário e Marítimo. O referido estudo constatou que as mulheres ocupam 17,3% das vagas no setor portuário brasileiro, índice que está bem próximo da média mundial de 18%. Verificou-se, ainda, que apenas 13% dos cargos de direção no setor portuário são ocupados por mulheres.

Vale lembrar que esse espaço, em âmbito de diretoria, só se abriu em 1970, no Porto de São Francisco (EUA), quando Miriam E. Wolff tornou-se a primeira diretora portuária do mundo. Os dados compilados por Antaq e Wista revelaram, também, que há um movimento decrescente de ocupação feminina nos cargos relativos à movimentação de cargas e às operações portuárias. Todo esse contexto certamente é impactado pela reserva de mercado que, passados 30 anos desde a ocorrência do fato social transitório que motivou sua instituição, ainda consta na Lei Federal 12.815/2013.

Ultrapassada, anacrônica, inconstitucional e inconveniente, a reserva de mercado cria barreiras contra o avanço na contratação de mulheres em atividades como estiva, capatazia e conferência. Explica-se: embora as teses do "cadastro aberto de vinculados no Ogmio" e da derrotabilidade (ou exclusividade relativizada) permaneçam vivas, parte da jurisprudência entende que o acesso às vagas de emprego (via CLT) é um monopólio dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) inscritos no Ogmio. Trata-se da inconcebível "exclusividade".

Esse grupo restrito de trabalhadores avulsos do sistema Ogmio é composto quase que totalmente por homens. Nesse contexto, as mulheres ficam duplamente prejudicadas: não trabalham como TPAs e não têm acesso livre às vagas de vinculação empregatícia. Relembre-se, a propósito, que não faz sentido misturar os dois sistemas contratuais, exigindo que para ser empregado portuário alguém precise ser, prévia e obrigatoriamente, avulso (!).

Em termos de ESG (ambiental, social e governança) e de ODS (objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU), a reserva de mercado é antiESG e antiODS, pois não contribui para a equidade de gênero e para o alcance de objetivos como os de números 1, 5, 8 e 10.

Sensível à questão aqui abordada, o ministro Alexandre Ramos, do Tribunal Superior do Trabalho (TST), pontuou em julgamento recente que o "direito de exclusividade do trabalhador avulso registrado ou cadastrado no Ogmo não pode, quando não exercido, impedir a contratação de trabalhadores por contrato por prazo indeterminado fora do sistema Ogmo, realizando o comando constitucional do pleno emprego, da liberdade de profissão e da livre iniciativa", prestigiando "o acesso de gênero ao trabalho portuário vinculado, dificultado pela preponderância masculina na categoria dos trabalhadores avulsos".

A equidade de gênero no trabalho portuário precisa avançar e, para que isso ocorra, a reserva de mercado pela via da exclusividade não pode ser entendida como um direito absoluto, intocável, dos trabalhadores avulsos inscritos no Ogmo.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 29/03/2023*



## MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

### BRASIL GANHA 72 KM<sup>2</sup> DE TERRITÓRIO, ANUNCIA O IBGE

O estado com maior número de mudanças nos limites municipais no Brasil foi o Rio Grande do Sul (61 municípios), seguido por Pernambuco (50) e Paraná (47).

*Da Redação ME*



***Amazonas: trecho expandido no território do Brasil/Foto:TV Brasil***

O território brasileiro aumentou em 72,2 quilômetros quadrados (km<sup>2</sup>) em 2022. A constatação é de levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), divulgado nesta quarta-feira (29), no Rio de Janeiro. O estudo ajustou o total da área do país para 8.510.417,771 km<sup>2</sup>.

Segundo o IBGE, o aumento do território deve-se a novos delineamentos de fronteira internacional em

trechos do Amazonas, Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

O aprimoramento, complementa o IBGE, decorre da realidade física dos rios da região e está em conformidade com dados fornecidos pelas Comissões Demarcadoras de Limite do Ministério da Relações Exteriores.

### **Municípios**

O IBGE também divulgou, hoje, mapas atualizados com os novos limites de 174 municípios brasileiros. As mudanças na divisão político-administrativa dessas cidades aconteceram entre 1º de maio de 2021 e 31 de julho de 2022.

Segundo o instituto, as atualizações resultam da publicação de nova legislação, decisão judicial e relatórios/pareceres técnicos confeccionados pelos órgãos estaduais responsáveis pela divisão político-administrativa de cada estado e encaminhados ao IBGE.



Roberto Tavares, coordenador de Estruturas Territoriais, da Diretoria de Geociências do IBGE, explica que os novos delineamentos foram aprimorados à realidade física da hidrografia da região e em conformidade com os dados fornecidos pelas Comissões Demarcadoras de Limite do Ministério das Relações Exteriores, instituição encarregada de demarcar e caracterizar a fronteira do Brasil em conjunto com os órgãos competentes dos países vizinhos. Ao todo, o Brasil tem 5.568 municípios, além do Distrito Estadual de Fernando de Noronha e do Distrito Federal.

O estado com maior número de mudanças nos limites municipais foi o Rio Grande do Sul (61 municípios), seguido por Pernambuco (50) e Paraná (47).

Em função da necessidade da atualização contínua da Base Territorial, especificamente em relação ao desenho da malha municipal, também foram realizados ajustes cartográficos em vários municípios, em função da disponibilidade de novos insumos cartográficos.

O IBGE tem acordos de cooperação técnica com a maioria dos estados com a finalidade de revisar, efetuar ajustes cartográficos e promover atualizações nas legislações estaduais junto as respectivas Assembleias Legislativas em face as mudanças na dinâmica ocupacional do território e dos avanços das geotecnologias que permitem melhorar a identificação e a representação dos limites municipais. Entretanto, em que pese a utilização dos mapas municipais como referência para diversas atividades por órgãos públicos, privados e pela sociedade em geral, o IBGE não tem como atribuição a definição e demarcação do território municipal.

Também houve alterações em Mato Grosso (seis), Maranhão e Rio Grande do Norte (três em cada), além de Tocantins e Goiás (dois em cada). Informações sobre as alterações podem ser conferidas no site do IBGE.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 29/03/2023**

## PAULO CÂMARA É CONFIRMADO PARA PRESIDÊNCIA DO BANCO DO NORDESTE

Banco anuncia novo presidente em fato relevante publicado nesta manhã de quarta-feira.

**Por Jairo Lima**

O ex-governador de Pernambuco, Paulo Câmara, está tomando posse na manhã desta quarta-feira (29) como presidente do Banco do Nordeste em substituição a José Gomes da Costa. O seu nome foi aprovado pelo Conselho de Administração do banco, em reunião ocorrida às 8h30 desta quarta-feira e anunciado em fato relevante aos investidores.

Câmara foi governador de Pernambuco por dois mandatos, de 2015 a 2022. Ele é graduado em Ciências Econômicas e pós-graduado em contabilidade e controladoria governamental, com mestrado em gestão pública para o desenvolvimento do Nordeste.

É auditor do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco, tendo exercido, ainda, a carreira administrativa, no Banco do Brasil, no período de 1993 a 1994, foi Secretário de Administração de Pernambuco (2007 a 2010), Secretário de Turismo de Pernambuco no exercício de 2010, Secretário da Fazenda de Pernambuco de 2011 a 2014.



*\*Mais detalhes em breve*

**Ex-governador de Pernambuco, Paulo Câmara/Foto: Djair Pedro/SEI**

**Íntegra do fato relevante do Banco do Nordeste:**

“O Banco do Nordeste do Brasil S.A. (BNBR3) informa que o Conselho de Administração, em sua 815ª Reunião, ocorrida, nesta data às 8:30h, deliberou conforme segue:

- Nomeação do Sr. Paulo Henrique Saraiva Câmara como Presidente do Banco do Nordeste, na forma do art. 28, II, do Estatuto Social do Banco, em substituição ao Sr. José Gomes da Costa.

Paulo Henrique Saraiva Câmara é graduado em Ciências Econômicas, possui pós-graduação em contabilidade e controladoria governamental e mestrado em gestão pública para o desenvolvimento do Nordeste, todos pela Universidade Federal de Pernambuco. É auditor do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco, tendo exercido, ainda, a carreira administrativa, no Banco do Brasil, no período de 1993 a 1994, foi Secretário de Administração de Pernambuco (2007 a 2010), Secretário de Turismo de Pernambuco no exercício de 2010, Secretário da Fazenda de Pernambuco de 2011 a 2014 e Governador do Estado de Pernambuco no período de 2015 a 2022.

A Diretoria Executiva do Banco do Nordeste passou a ter a seguinte composição:

- Paulo Henrique Saraiva Câmara – Presidente;
- Anderson Aorivan da Cunha Possa – Diretor de Negócios;
- Bruno Ricardo Pena de Sousa – Diretor de Planejamento;
- Haroldo Maia Júnior – Diretor de Administração;
- Lourival Nery dos Santos – Diretor de Controle e Risco;
- Luiz Abel Amorim de Andrade – Diretor Financeiro e de Crédito;
- Thiago Alves Nogueira – Diretor de Ativos de Terceiros.

Fortaleza (CE), 29 de março de 2023.

Atenciosamente,

LUIZ ABEL AMORIM DE ANDRADE  
Diretor de Relações com Investidores”  
*Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda*  
*Data: 29/03/2023*

## ENEL E EQUINOX SE UNEM PARA GERAR ENERGIA LIMPA

Energia gerada no Rio Grande do Norte alimentam unidades na Bahia.  
*Da Redação ME*



**Foto: Sebrae-RN**

Uma parceria com a Enel Brasil vai permitir a doação de energia limpa para alimentar a operação das duas plantas da Equinox Gold. A Fazenda Brasileiro Desenvolvimento Mineral (FBDM) e a Santa Luz Desenvolvimento Mineral (SLDM), unidades da Equinox Gold no interior da Bahia, passaram a consumir energia 100% renovável, gerada nas usinas eólicas Cumarú I e Cumarú V, localizadas no Rio Grande do Norte.

Com fornecimento de energia eólica assegurado pela Enel Brasil, a Equinox Gold terá redução de até 70% em encargos setoriais e custos de energia para as duas unidades, além de economia de, aproximadamente, R\$ 40 milhões por ano. “Trata-se de um importante investimento na modalidade autoprodução. É um marco para nós e para o setor”, destaca o vice-presidente de Relações Institucionais e Licenciamento da Equinox Gold, Cesar Torresini.

A iniciativa consolida a Equinox Gold na posição de destaque na adoção de práticas de mineração responsável, tornando-a a segunda empresa do setor a investir em energia eólica, no Brasil, e pioneira no segmento de mineração de ouro.

O contrato firmado com a Enel Brasil – operacionalizado pela Enel Trading, comercializadora da Enel no Mercado Livre – segue o modelo de autoprodução. Essa modalidade de negócio equipara o consumidor a um produtor de energia, possibilitando que empresas consumidoras produzam energia renovável, principalmente a partir de fontes eólica e solar.

“Com o crescimento do Mercado Livre de Energia, as empresas têm buscado cada dia mais produtos que garantam economia e sustentabilidade. A autoprodução é um exemplo de solução que une esses pilares”, destaca Dario Miceli, responsável pelas atividades de Trading e Comercialização da Enel Trading.

### Redução de energia

A parceria com a Enel está integrada ao planejamento estratégico da Equinox Gold. “Ao longo dos últimos anos, estamos implementando iniciativas em nossas minas produtoras, com o objetivo de reduzir as emissões de GEE e os custos operacionais. Queremos alcançar o crescimento da produção, mas com a liderança em mineração responsável”, complementa a vice-presidente de Finanças e Administração, Angela Vasconcelos.

A companhia atua com a meta global de redução de 25% nas emissões de GEE até 2030, conforme Relatório de Ação Climática, divulgado no início de fevereiro, entre outras iniciativas para mitigar os potenciais impactos negativos de suas operações no clima.

Para isso, implementou processos para entender sua pegada de carbono, identificar oportunidades de melhoria e tomar medidas concretas para estabelecer uma estratégia abrangente de ação climática. Também segue avaliando novas oportunidades de contratação de energia, a partir de fontes sustentáveis, para as outras duas operações no Brasil, com início do fornecimento projetado para 2024. O objetivo é ampliar ainda mais os retornos ambientais dessa iniciativa.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 29/03/2023**

## CEMIG PROJETA INVESTIR R\$ 42 BI NOS SEUS ATIVOS ATÉ 2027

**Informações: Revista OE**



No “Cemig Day”, evento da empresa com investidores, o diretor de finanças Leonardo Magalhães informou que R\$18,4 bilhões serão alocados no setor de distribuição, R\$3,5 bilhões em transmissão, R\$2,3 bilhões na Gasmig, destacando que há planos para construir 200 subestações no próximos cinco anos. Os segmentos regulados vão receber assim R\$ 25 bilhões.

No segmento livre, R\$13,5 bilhões serão dedicados à geração—usinas solares e eólicas, em particular. As solares terão localização preferencial em Minas Gerais. Os empreendimentos poderão ser tanto greenfield, a construir, ou brownfield, adquiridos prontos. R\$1,4 bilhão está programado para programas de inovações e R\$3,2 bilhões para projetos de micro e minigeração distribuída.

A Cemig se desfez da participação na Light e Renova em 2021 e reduziu a relação entre dívida líquida e Ebitda de 3,24 vezes em 2018 para 0,96 em 2022. Teve R\$4,2 bilhões de lucro líquido nesse ano, 30% acima do exercício anterior. O programa de desinvestimento continua e inclui 10% na hidrelétrica de Belo Monte e a empresa de transmissão Taesa, na qual tem 50%.

**Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda**

**Data: 29/03/2023**

## PORTO DE ITAGUAÍ RECEBERÁ NOVO TERMINAL PARA TRANSPORTE E ARMAZENAMENTO DE PRODUTOS SÓLIDOS

Informações: [Click Petróleo e Gás](#)



Porto de Itaguaí (fotodivulgação)

**O Porto de Itaguaí receberá mais um projeto de infraestrutura por parte da PortosRio que tende a melhorar o escoamento de carga na região e aumentar o fluxo de navios.**

O projeto dentro do Porto de Itaguaí tem como objetivo a construção de um novo terminal para transporte e armazenagem de minérios sólidos a granel, na instalação ITG 02. No primeiro ano do contrato, o investimento estimado para o Porto de Itaguaí é de cerca de 3 bilhões de reais, e a capacidade de processamento anual é de 20 milhões de toneladas. No dia 23, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) decidiu abrir

consulta pública, que é a primeira autorização do órgão regulador em 2023.

### Projeto da construção dentro do Porto de Itaguaí já foi aprovada

A 539ª reunião ordinária da Diretoria da ANTAQ aprovou os documentos preparatórios para a licitação da instalação portuária. Os diretores concordaram que o estudo que embasou o edital atendeu à Resolução Normativa ANTAQ nº 85/2022 e aprovaram a abertura de consulta pública para obtenção de subsídios e propostas de aprimoramento dos documentos técnicos e legais pertinentes à realização do ITG- 02.

O momento das submissões e o agendamento das audiências públicas serão determinados pela agência em uma data posterior. O futuro empreendimento no Porto de Itaguaí, que ocupará uma área de 348.937 metros quadrados, é considerado intimamente relacionado ao comércio exterior brasileiro, pois fornecerá a infraestrutura necessária para escoar os produtos do Quadrilátero Ferrífero e consolida a posição do Porto de Itaguaí como um dos principais complexos portuários do país, além de gerar benefícios econômicos e sociais em 25 anos de operação, também pode ser renovado no mesmo período.

Em relação ao impacto socioeconômico do projeto, estudos anteriores da PortosRio indicaram que nos primeiros anos de implantação serão gerados mais de 2.800 empregos indiretos e, em operação, serão gerados 250 empregos diretos e 1.800 indiretos. As estimativas indicam que o projeto proposto aumentará significativamente a receita do Município de Itaguaí com o pagamento do Imposto Sobre Serviços (ISS), no valor de R\$ 1,2 bilhão ao longo do período do contrato.

### Polícia apreende no Porto de Itaguaí cerca de 400kg de cocaína

No início de fevereiro, cerca de 400 quilos de cocaína foram apreendidos em um contêiner no porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro. A apreensão foi uma operação conjunta da Delegacia Antidrogas (DRE) da Polícia Civil do Rio de Janeiro, da Polícia Federal e de auditores da Receita Federal.

Segundo a investigação, esse lote de drogas com peso de 387 quilos seria ensanduichado em um caminhão de café e enviado para a Espanha. Por se tratar de tráfico internacional de drogas, o material foi encaminhado para a Polícia Federal na Praça Mauá. A investigação segue para identificar o dono da carga e quem foi contratado para transportar a droga para o exterior.

Fonte: **Merco Shipping Marítima Ltda**

Data: 29/03/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

## ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

### ANTAQ APROVA REVISÕES TARIFÁRIAS NOS PORTOS ORGANIZADOS DE PELOTAS E SANTANA

Agência também negou pedido da CDRJ de diferimento do reajuste de tarifa do Porto do Rio de Janeiro



**Crédito: Portos RS**

Brasília 28/03/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou as revisões tarifárias dos portos organizados de Pelotas (RS) e de Santana (AP) dentro do novo modelo de padronização tarifária estabelecido pela Agência pela Resolução ANTAQ nº 61, de 2021.

A homologação dos novos valores aprovados pela diretoria colegiada da Autarquia será efetivada após manifestação do Poder Concedente e do Ministério da Economia, vencido o período legal de 15 dias úteis após a publicação da decisão da ANTAQ.

Vale lembrar que a última revisão tarifária do Porto Organizado de Pelotas aconteceu em maio de 2015. Por esse motivo, foi autorizada uma Receita Tarifária Anual (RAT) projetada de R\$ 672.677,65 para o período de referência subsequente à revisão, equivalente a um Índice de Reajuste Médio (IRT) de 53,4% e um Efeito Médio Tarifário (EMT) de 62,64%.

Já no Porto Organizado de Santana, a ANTAQ aprovou uma RAT projetada de R\$18.770.263,00 para o período de referência subsequente à revisão, equivalendo a um IRT de 62,42% e um EMT de 59,07%.

#### CDRJ

A diretoria colegiada da ANTAQ negou o pedido da autoridade portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) de diferimento da Tabela I da nova estrutura tarifária do porto carioca. O motivo do pedido seria um novo estudo feito pela autoridade que demonstrava possíveis impactos na movimentação de carga no porto em função da nova estrutura tarifária.

A negativa do pedido veio após a Autarquia considerar que a autoridade portuária já havia entregado uma análise de impacto. Importante ressaltar que o processo de discussão sobre a nova tarifa do porto está em vigor desde a aprovação da instrução normativa 61/2021 da ANTAQ.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários**  
**Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**  
**Fone: (61) 2029-6520**  
**FAX: (61) 2029-6517**  
**E-mail: [asc@antaq.gov.br](mailto:asc@antaq.gov.br)**  
**Data: 29/03/2023**



### EDITAL PERMITE ESCOLHA DA EMPRESA QUE VAI PAVIMENTAR TRECHO DE 35 QUILÔMETROS DA BR-163/PA

Obra contempla terraplanagem, drenagem, aplicação de sub-base e base, pavimentação, sinalização e obras complementares. Investimento será de R\$ 133,8 milhões

Principal corredor de exportação da safra agrícola do Pará, a BR-163/PA está a poucos passos de estar integralmente pavimentada. O edital para contratação de obras de pavimentação dos 35 quilômetros restantes da rodovia, na localidade de Campo Verde (PA), no entroncamento da rodovia com a BR-230/PA, até Rurópolis (PA), foi publicado na edição desta terça-feira (28) do Diário Oficial da União (DOU).

Serão investidos R\$ 133,8 milhões pelo Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Com as obras, o segmento do km 676,31 ao km 788,98 terá melhores condições de trafegabilidade e segurança. O novo contrato vai contemplar serviços de terraplanagem, drenagem, aplicação de sub-base e base, pavimentação, sinalização e obras complementares.

Interessados devem registrar suas propostas no Portal de Compras do Governo Federal – elas serão abertas às 10h do próximo dia 19 de abril. Mais informações pelos telefones (91) 3250-2150/ 98268-0004 ou pelo e-mail: [scl.pa@dnit.gov.br](mailto:scl.pa@dnit.gov.br).

#### Integração

Trafegam diariamente pela BR-163/PA cerca de 3,5 mil veículos. É uma rodovia que integra o Sul ao Centro-Oeste e Norte do Brasil. Tem fundamental importância para o escoamento da produção da parte paraense da Região Norte e norte da Região Centro-Oeste do Brasil. Além disso, a BR-163/PA permite o acesso aos portos de Miritituba (PA) e Santarém (PA).

\*Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

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

Data: 29/03/2023



#### BE NEWS – BRASIL EXPORT

#### EDITORIAL – O CAMINHO DA SUSTENTABILIDADE

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

O setor portuário deu um importante passo para o correto desenvolvimento do segmento nessa terça-feira, dia 28, em Brasília, com o lançamento do primeiro guia de sustentabilidade portuária no Brasil. Desenvolvido pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), em parceria com o grupo de pesquisa LabPortos da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), a obra aborda casos e regras para que as instalações marítimas e fluviais possa ser implantadas e expandir suas operações de forma sustentável. E ainda mais importante, de forma inédita, o conteúdo tem como base a estratégia ESG, que destaca a importância das ações ambientais (o E da sigla), sociais (S) e de governança (G).

Em entrevista ao BE News, o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, destacou que o guia “reforça o compromisso da entidade e de seus associados no desenvolvimento de novos padrões de qualidade e desempenho, visando garantir a evolução portuária de maneira sustentável”. Já o presidente da Abeph, Luiz Fernando Garcia da Silva, lembrou que “a busca do equilíbrio entre a atividade portuária e os pilares da sustentabilidade seguirá nos desafiando, e a união do setor será determinante para discutir problemas comuns e encontrar soluções conjuntas”, disse.



O setor portuário continua expandindo sua infraestrutura, a fim de atender as demandas do comércio exterior e da economia do Brasil, como esperado. E deve trilhar esse caminho, como defendem autoridades do segmento, com critérios sustentáveis. E tal medida não significa restringir investimentos ou projetos, apenas direcioná-los para que sua implantação gere o menor impacto ambiental e o melhor reflexo social. É, portanto, um novo paradigma, que vem a ser reforçado por obras como a do guia lançado ontem pela ATP.

Não há outro caminho para as atividades econômicas que não o do desenvolvimento sustentável. E essa deve ser a diretriz para o crescimento dessas áreas e o fortalecimento do País.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/03/2023**

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### **NOVA DIRETORIA EM SANTOS 1**

O Ministério de Portos e Aeroportos está próximo de concluir a formação da nova diretoria da Santos Port Authority (SPA), a Autoridade Portuária de Santos. Está praticamente confirmado que a presidência será ocupada pelo advogado Anderson Pomini, ex-secretário de Justiça da Prefeitura de São Paulo (na gestão de João Doria) e um dos principais responsáveis pela articulação que viabilizou a escolha de Geraldo Alckmin (então PSDB, hoje PSB) como vice-presidente na chapa de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) nas últimas eleições. Pomini também atuou para que o então candidato ao Governo de São Paulo Márcio França (PSB) - hoje, ministro de Portos e Aeroportos - desistisse desse objetivo no ano passado, fortalecendo a candidatura de Fernando Haddad (PT), que acabou derrotado e hoje é ministro da Fazenda.

#### **NOVA DIRETORIA EM SANTOS 2**

No Ministério de Portos e Aeroportos, é sabido que Pomini não tem experiência no setor portuário. Porém, é pessoa de confiança do ministro Márcio França, o suficiente para garantir a nomeação ao cargo de presidente do principal porto do Brasil.

#### **NOVA DIRETORIA EM SANTOS 3**

Para a Diretoria de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, é forte o nome do engenheiro e consultor Eduardo Lustoza, indicado para o cargo por senadores. Com atuação em Santos (SP), ele foi gerente de Planejamento e Desenvolvimento de Áreas e Instalações da então Codesp (antigo nome da SPA) de 2017 a 2018. Também foi diretor de Portos da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos. Nos últimos anos, ele também tem trabalhado como porta-voz da campanha Vou de Túnel, que defende a construção de um túnel submerso ligando as duas margens do complexo portuário santista.

#### **CONGONHAS 1**

A operadora aeroviária espanhola Aena assinou ontem o contrato de concessão para explorar o Aeroporto de Congonhas (SP). A Aena venceu o leilão para a administração da instalação aeroportuária no ano passado, com uma oferta de R\$ 2,4 bilhões. Ela fará a gestão de Congonhas por 30 anos, tendo o compromisso de investir R\$ 5,8 bilhões na unidade.

#### **CONGONHAS 2**

O contrato ainda terá de ser assinado pela Infraero, atual administradora de Congonhas. Isso teria de ter ocorrido ontem, mas a medida foi adiada para hoje. A Infraero disse que se confundiu com as datas, gerando um constrangimento para o Governo.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/03/2023**

### NACIONAL - EMENDA 54 PODE ESVAZIAR AGÊNCIAS REGULADORAS, DIZ DIRETOR-GERAL DA ANTAQ

Eduardo Nery se posicionou contra a proposta de criação de conselhos para fiscalizar decisões tomadas pelos órgãos

Por **MARÍLIA SENA** [marilia@portalbenews.com.br](mailto:marilia@portalbenews.com.br)



**Eduardo Nery discursou no evento de lançamento do guia de práticas sustentáveis pela ATP, ontem, em Brasília Crédito: Divulgação/CNT**

***NERY DIZ QUE AS AGÊNCIAS JÁ DEMONSTRARAM PARA O CONGRESSO QUE AS PREOCUPAÇÕES DESCRITAS NA EMENDA 54 JÁ ESTÃO CONTEMPLADAS NA POLÍTICA DOS ÓRGÃOS***

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, afirmou ontem (28) que a Emenda 54 em trâmite no Congresso Nacional não é uma forma de aprimorar a política das agências reguladoras, mas de esvaziá-las e tirar a autonomia. “Criar um modelo novo para fazer o que já tem não faz muito sentido”, disse ele ao BE News.

A Emenda 54 foi apresentada dentro da Medida Provisória 1.154/2023 que reorganiza a estrutura do Governo Federal. O texto propõe monitorar a atividade das agências reguladoras criando conselhos para fiscalizar se as decisões normativas desses órgãos estão alinhadas com a lei e os marcos regulatórios.

“Esvazia o poder de deliberação das agências, transfere para um outro conselho. Então de fato ela deixa de ter essa função deliberativa e de exercer a regulação, sem dúvida ela esvazia o papel das agências”, criticou Nery.

Para o deputado Danilo Forte (União-CE), autor da emenda, as agências reguladoras atropelam a legislação e se colocam acima do Poder Judiciário “quando abertamente dizem que não vão cumprir ordens judiciais e isso precisa ser discutido”.

O parlamentar informou que vai pedir uma audiência pública para discutir a emenda. O texto da Medida Provisória da emenda 54 vence no dia 2 de abril, mas pode ser prolongado por mais dois meses. A reunião deverá acontecer na Comissão de Minas e Energia da Câmara nas próximas semanas.

Eduardo Nery defendeu que as agências reguladoras já demonstraram para o Congresso que as preocupações descritas na Emenda 54 já estão contempladas na política dos órgãos.

“Seja dentro do processo de construção da regulação quando você tem análise de impacto regulatório e audiências públicas para o setor se manifestar. Existem mecanismos dentro do Congresso para coibir aquilo que pode ser considerado um eventual exagero regulatório por meio de Decreto Legislativo”, defendeu o diretor-geral da Antaq.

Eduardo Nery esteve ontem (28) em Brasília, onde participou do evento de lançamento do guia de práticas sustentáveis pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

Durante conversa com jornalistas, afirmou que a tentativa de empresas de pagar outorga de concessões através de precatórios do Governo Federal pode afetar futuros leilões da Antaq, pois o modelo de contratos não permite esse tipo de pagamento. A discussão sobre a legalidade do mecanismo está na Advocacia-Geral da União (AGU) e na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.



A Antaq espera fazer cinco leilões de terminais portuários ainda no primeiro semestre deste ano. Três em Maceió (AL) para movimentação de graneis líquidos, um terminal de passageiros em Fortaleza (CE) e outro em Paranaguá (PR) para movimentação de graneis vegetais com expectativa de investimento de R\$ 500 milhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/03/2023

## NACIONAL - EM BRASÍLIA, ATP LANÇA GUIA DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

Estudo destaca práticas ambientais, sociais e de governança nos portos privados e públicos do país

Por MARÍLIA SENA [marilia@portalbenews.com.br](mailto:marilia@portalbenews.com.br)



**O evento de lançamento do guia foi realizado em Brasília, na sede da Confederação Nacional do Transporte Crédito: Divulgação/CNT**

**PARA O DIRETORPRESIDENTE DA ATP, MURILLO BARBOSA, O GUIA “REFORÇA O COMPROMISSO DA ENTIDADE E DE SEUS ASSOCIADOS NO DESENVOLVIMENTO DE NOVOS PADRÕES DE QUALIDADE E DESEMPENHO, VISANDO GARANTIR A EVOLUÇÃO PORTUÁRIA DE MANEIRA SUSTENTÁVEL”**

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) lançou ontem (28) o primeiro guia de sustentabilidade portuária no Brasil. O estudo foi realizado pela associação que representa os portos privados, o grupo de pesquisa LabPortos da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH).

O evento de lançamento foi realizado em Brasília, na sede da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Para o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, o guia “reforça o compromisso da entidade e de seus associados no desenvolvimento de novos padrões de qualidade e desempenho, visando garantir a evolução portuária de maneira sustentável”.

A publicação atende às novas demandas do setor. “Sustentabilidade não é um caminho de competição, é um caminho de cooperação”, disse a representante da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Flávia Nico.

Com destaque para a estratégia ESG, o estudo destaca 42 práticas ambientais, 43 sociais e 13 de governança nos portos privados e públicos do país. A pesquisa também revela os princípios do guia da sustentabilidade. Entre eles estão políticas, programas, processos, planos, projetos e parcerias.

Já o presidente da ABEPH, Luiz Fernando Garcia da Silva, afirmou que os portos públicos brasileiros possuem um compromisso com o desenvolvimento socioeconômico e o aumento da qualidade de vida da população. “A busca do equilíbrio entre a atividade portuária e os pilares da sustentabilidade seguirá nos desafiando, e a união do setor será determinante para discutir problemas comuns e encontrar soluções conjuntas”, disse.

O guia é publicado no momento em que investidores do setor de infraestrutura e logística estão criando normas e condutas sustentáveis. No material, dicas práticas de planejamento e implantação da sustentabilidade são disponibilizados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/03/2023

**OPORTUNIDADE ÚNICA – SINGAPURA EXPORT – 24 A 28 DE ABRIL 2023**  
DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**OPORTUNIDADE ÚNICA!**

**24 a 28 Abril • Singapura 2023**

**SINGAPORE EXPORT**  
FÓRUM INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

**BRASIL EXPORT**

**PROGRAMA SINGAPORE MARITIME WEEK**

- 23 | Jantar de Abertura
- 24 | Pier 71 • TCOMS
- 25 | Feira Sea-Asia Marine Tech, parte da Singapore Week (evento focado em inovação portuária)
- 26 | Feira Sea-Asia MariTech e visita a PSA (Porto de Singapura)
- 27 | Crimson Logic (Janela Única - Single Window) • MPA (equivalente da ANTAQ) Rocktree (Logística de graneis)
- 28 | Singapore Maritime Institute • Reuniões privadas • Almoço de Encerramento

**Viaje conosco e participe da delegação brasileira que visitará as mais modernas instalações portuárias de Singapura**

*Solicite pacotes de viagem e maiores informações pelo email:*  
[hevelyn@bossaturismoeeventos.com.br](mailto:hevelyn@bossaturismoeeventos.com.br)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 29/03/2023

## REGIÃO SUDESTE - COALIZÃO DEFINE EIXOS DE TRABALHO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA BAIXADA SANTISTA

Primeira reunião entre secretário estadual e empresários da região ocorreu na sede da Unisanta, em Santos (SP)

Por CÁSSIO LYRA [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



Reprodução/Santa Cecília TV

**Os empresários presentes gostaram da iniciativa, principalmente na questão de envolver a iniciativa privada em diálogo constante com o poder público Crédito: Reprodução/Santa Cecília TV**

A Secretaria de Desenvolvimento Econômico de São Paulo (SDE) promoveu na

noite de segunda-feira (27) a primeira reunião de trabalho da coalizão da Baixada Santista para alavancar a economia da região. O encontro, que ocorreu na Universidade Santa Cecília (Unisantia), em Santos, teve a participação do secretário da pasta, Jorge Lima, e de empresários de diversos segmentos.

Nessa parceria entre governo do Estado e empresários foram definidos cinco eixos de trabalho, divididos nos seguintes subgrupos:

- 1 – Educação, Tecnologia, Inovação e Qualificação
- 2 – Porto, Polo Industrial e Petróleo & Gás
- 3 – Mobilidade
- 4 – Turismo e Revitalização do Centro de Santos
- 5 – Construção Civil e Programas Habitacionais

Com a criação dos cinco eixos, a classe empresarial apontará quais são as áreas de interesse de cada um deles. Daqui para a frente serão realizados encontros direcionados para cada eixo, com os empresários participando da reunião referente ao tema que escolheram.

“Os empresários estão montando projetos de interesse deles na região. E aí vamos ver quais são possíveis de fazer, quais não são, quais vamos colocar em lista de espera, o que dá para fazer. É um jogo onde nós estamos olhando a região de uma forma mais profunda”, comentou o secretário Jorge Lima.

### Aprovação

A classe empresarial que compareceu ao encontro enxergou a iniciativa de forma positiva, principalmente na questão de envolver a iniciativa privada em diálogo constante com o poder público.

“Estou com expectativas muito boas. Temos que combater um pouco esse ceticismo que habita nas pessoas que viram muitos projetos não decolarem e nem saírem do papel, e infelizmente temos muitos exemplos na região. A gente como iniciativa privada sempre tem que agir com muito otimismo e não deixar determinadas oportunidades como essa passarem”, declarou Ludmilla Rossi, CEO do hub de inovação Juicyhub.

Para Mauro Sammarco, presidente da Associação Comercial de Santos, o foco será no desenvolvimento e revitalização do Centro Histórico de Santos, pauta em que a instituição se mostra empenhada.



**Segundo o secretário Jorge Lima, a Secretaria irá avaliar quais projetos propostos pelos empresários serão viáveis e ficarão em uma lista de espera**

“Como associação estamos muito envolvidos na questão da revitalização do Centro Histórico. Existe lá um potencial imobiliário e turístico na região. Acho que isso vai ser uma grande alavanca de investimentos e desenvolvimento de Santos. O principal ponto que estamos focando é esse”, afirmou.



Outra questão importante que envolve o desenvolvimento da região são os gargalos ao acesso do Porto de Santos e a chegada à cidade somente através do Sistema Anchieta-Imigrantes, que serão debatidos de forma mais abrangente em um dos eixos recém-criados.

“Vivemos um problema hoje de mobilidade, de acesso na região. Temos um colapso do sistema de Anchieta-Imigrantes, da Cônego Domênico Rangoni, junto ao próprio trânsito da Cidade de Santos. Isso precisa ser debatido o quanto antes porque o porto vai continuar crescendo”, comentou Fabrício Julião, CEO do Brasil Export.

“O que a gente precisa é de infraestrutura de acesso. E é isso que vai determinar a continuidade do nosso crescimento, trazer recursos para a região, através de impostos, mais postos de trabalho nesse ambiente por conta desse crescimento”, disse Ricardo Molitzas, presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp).

### Coalizões

Um dos projetos da Secretaria foi a formação de coalizões empresariais com o setor privado, para cada uma das regiões de São Paulo, que foram divididas em regiões macroeconômicas. A formação dessas coalizões, a partir de entidades empresariais locais de destaque, servirá para aproximar o setor empresarial das políticas públicas do Estado. Elas vão indicar à secretaria as grandes demandas do setor privado, auxiliando nas ações do Governo para a região.

Para a região da Baixada Santista, a SDE já oficializou a parceria com o Santos Export, através do Fórum Brasil Export.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 29/03/2023*

### REGIÃO SUDESTE - VOOS ENTRE URUGUAIANA E CONGONHAS SERÃO OPERADOS TODOS OS DIAS

Anteriormente, voos entre esses municípios ocorriam em somente três dias da semana

Por **CÁSSIO LYRA** [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

Desde segunda-feira (27) o Aeroporto Internacional Rubem Berta, no município de Uruguaiana, no Rio Grande do Sul, passou a realizar voos diretos para o Estado de São Paulo, via Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. Segundo a administradora do aeroporto, a CCR Aeroportos, os voos acontecerão de segunda a sexta-feira.

A rota entre os dois municípios, segundo a companhia, é operada pela Voepass a serviço da Gol Linhas Aéreas e está disponível desde 2022. No entanto, os voos aconteciam somente em três dias da semana.

Com a nova oferta de voos diretos durante toda a semana, os passageiros que fazem o traslado terão maior opção e flexibilidade para as viagens.

De acordo com a companhia, o horário do voo de Uruguaiana para São Paulo será às 15h10, com previsão de voo de três horas. Já o voo de São Paulo para o Rio Grande do Sul sairá às 11h0, com previsão de chegada às 14h10.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 29/03/2023*

### REGIÃO NORDESTE - PECÉM COMPLETA 21 ANOS E PREPARA HUB DE H2V

Empreendimento vai demandar investimentos públicos e privados no total de R\$ 2,2 bi

Por **BRUNO MERLIN** [bruno@forumbrasilexport.com.br](mailto:bruno@forumbrasilexport.com.br)



### **Porto de Pecém deve gerar 80 mil vagas de empregos nos próximos anos (crédito: Porto de Pecém/Divulgação)**

O jovem Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Ceará, cresceu rapidamente desde sua implantação. Completou 21 anos de operações na última terça-feira, dia 28, e abriga diversos empreendimentos voltados à movimentação de carga, produção industrial e siderurgia. Apesar de trabalhar para desenvolver todas essas frentes de negócios, o principal objetivo, a fim de manter o

complexo na vanguarda do universo portuário nacional, está claro: dotá-lo da infraestrutura necessária para o hub de hidrogênio verde, viabilizando a exportação de até 1 milhão de toneladas de H<sub>2</sub>V.

A direção do porto projeta que os investimentos necessários vão somar R\$ 2,2 bilhões, incluindo aplicações não só aportes do Governo do Ceará – responsável por sua gestão -, mas também da iniciativa privada: cerca de R\$ 1,2 bilhão serão desembolsados exclusivamente pelas empresas instaladas no Pecém.

“Estamos planejando esse investimento à medida que os contratos vão se concretizando. Assim, devemos criar um corredor de utilidades, por onde vão circular os dutos de amônia, gás natural, eventualmente de hidrogênio, e a parte de energia elétrica”, ressaltou o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueiredo.

A iniciativa privada terá a responsabilidade de construir os gasodutos, a estrutura para a tancagem dos combustíveis e o terminal para receber a produção e realizar as movimentações. No porto, dentre as obras que cabem ao Complexo, o píer 2 deve sofrer adaptações após o fim do contrato do Pecém com a Petrobras para a operação de amônia e hidrogênio verdes. Além disso, uma nova subestação será implantada para garantir a autosuficiência de energia para os eletrolisadores (usinas nas quais é gerado o H<sub>2</sub>V).

Nomeado para o cargo no final do último ano, Figueiredo considera esta uma chance única para o desenvolvimento do estado cearense. “É uma oportunidade de mudar não só a vida de quem está diretamente envolvido, mas de impulsionar a economia para os cearenses que mais precisam. O potencial de geração de empregos é estimado em 80 mil vagas nos próximos anos”, observou. Segundo ele, o corredor de utilidades impactará positivamente todos os segmentos que atuam no Pecém, não somente aqueles ligados ao hidrogênio verde.

“Estamos em reuniões com o Banco Mundial que apontou que o Ceará tem a condição para produção e exportação de H<sub>2</sub>V. Além disso, o Governo do Estado tem reunido esforços para atrair e manter investidores no estado. Por isso, o ano que vem deve ser decisivo para a consagração do hub de hidrogênio verde. Nossa expectativa é de que, em 2024, sejam tomadas as decisões finais de investimento. É quando toda a parte de engenharia já está elaborada, o licenciamento está obtido e a infraestrutura compartilhada está resolvida. Só os três pré-contratos que temos assinados já somam US\$ 8 bilhões em investimento, em cinco anos”, explicou o presidente.

Entre as demais ações para desenvolver o complexo, Figueiredo destacou o início das obras da Portocem, uma usina termelétrica movida a gás natural, previsto para o próximo mês. Será o segundo maior investimento que o Ceará já recebeu, atrás apenas da Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), hoje administrada pela ArcelorMittal. O empreendimento, que conta com investimento de R\$ 4,7 bilhões, deverá entrar em operação comercial em 2026. “A direção do complexo está muito feliz pelo que o Porto do Pecém já contribuiu para o desenvolvimento do Ceará nesses 21 anos e mais ainda pelo papel que o Porto irá desempenhar no futuro, transformando a economia do estado”, finalizou.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/03/2023**

**NACIONAL – NORTE EXPORT – 3 E 4 DE ABRIL 2023**  
DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**NORTE EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,  
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

**3 E 4 DE ABRIL MANAUS - AMAZONAS**

**AGENDA CONFIRMADA**

- Visita técnica à Super Terminais
- Visita técnica em navegação pelo Rio Amazonas
- Deslocamento até o "Encontro das Águas", entre os rios Negro e Solimões
- Atividade exclusiva para patrocinadores, conselheiros e autoridades convidadas

Saiba mais em nosso site:  
[www.forumbrasilexport.com.br](http://www.forumbrasilexport.com.br)

Local: Quality Manaus

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 29/03/2023

## NORTE EXPORT - NORTE EXPORT VAI DEBATER DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO AMAZÔNICA

Fórum será realizado na próxima semana, em Manaus (AM)  
Da Redação [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)



**Visitas técnicas, como a que ocorrerá às instalações da Super Terminais, no Porto de Manaus, integram a programação do Norte Export (crédito: Super Terminais/Divulgaçao)**

Os desafios para o desenvolvimento portuário, logístico e do setor de transportes na Região Norte do Brasil serão debatidos na edição deste ano do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, a ser realizado em Manaus (AM), nos próximos dias 3 e 4 de abril.

A partir de visitas técnicas, apresentações e painéis de debates, o Norte Export 2023 irá discutir temas como: Operações logísticas na Região Amazônica – dificuldades, complexidades e soluções; A navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira – propostas para melhorias; A Zona Franca de Manaus inserida na reindustrialização do Brasil e a redefinição das cadeias produtivas globais; e Acessos terrestres e hidroviários aos terminais portuários da região Norte. A partir dessas questões, serão avaliadas estratégias para garantir o desenvolvimento econômico da região amazônica, sem colocar em risco a preservação do meio ambiente.



A solenidade de abertura está marcada para as 18 horas (no fuso horário de Manaus, uma hora antes do horário de Brasília) do dia 3, reunindo lideranças empresariais regionais e nacionais e autoridades do setor.

Junto com o Norte Export, será realizada a primeira edição do InfraJur – Encontro Regional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento, que analisará questões jurídicas relacionadas com o setor de infraestrutura, ocorrerá no próximo dia 3, das 15 às 18 horas, antes da solenidade de abertura do fórum regional. Meio ambiente e os impactos legais nos projetos de infraestrutura e Fatores ESG e Desenvolvimento Sustentável são os temas que serão discutidos nesse InfraJur.

A escolha de Manaus para ser a sede do Norte Export 2023 e da primeira edição regional do InfraJur ocorreu devido à importância da capital, de acordo com a organização. A cidade tem papel fundamental para o comércio exterior e para o setor industrial do Brasil, abrigando a Zona Franca de Manaus e importantes terminais portuários, como a Super Terminais, que será a principal anfitriã do evento.

Este será o quarto ano consecutivo de realização do Norte Export, versão regional do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes. Em 2020, marcou história sendo o primeiro fórum regional organizado pelo Brasil Export, em Macapá (AP). No ano seguinte, aconteceu em Belém (PA), na sede da Federação da Agricultura e Pecuária do Pará (FAEPA). E por fim, em 2022, as atividades foram promovidas em Porto Velho, capital de Rondônia, incluindo uma visita em navegação monitorada pelo Rio Madeira.

Abertos a convidados, o Norte Export e o InfraJur vão acontecer no Quality Manaus Hotel. Eles são uma iniciativa e uma realização do Brasil Export e uma produção da Una Marketing de Eventos.

### **PROGRAMAÇÃO – NORTE EXPORT 2023**

Local: Quality Manaus Hotel – Avenida Mário Ypiranga, 1090, Adrianópolis, Manaus/AM

Atividades exclusivas para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas.

#### **3 DE ABRIL | SEGUNDA-FEIRA**

***(horários no fuso de Manaus, uma hora antes do horário de Brasília)***

8h15 – Visita técnica a Super Terminais, no Porto de Manaus

9h30 – Visita técnica ao Rio Amazonas, incluindo a visualização do encontro das águas dos rios Negro e Solimões.

12 horas – Almoço

15 horas – InfraJur – Encontro Regional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes ***(início da transmissão online pelo Portal BE News)***

Painel 1 do InfraJur. Tema: Meio ambiente e os impactos legais nos projetos de infraestrutura

16 horas – Coffee-break

16h30 – Painel 2 do InfraJur. Tema: Fatores ESG e Desenvolvimento Sustentável

Presenças confirmadas:

Paulo Dias Moura Ribeiro, ministro do STJ (Superior Tribunal de Justiça)

Evandro Pereira Valadão Lopes, ministro do TST (Tribunal Superior do Trabalho)

Fernando Reverendo Vidal Akaoui, desembargador do TJ/SP (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)



18 horas – Solenidade de Abertura do Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes

## **4 DE ABRIL | TERÇA-FEIRA**

**(horários no fuso de Manaus, uma hora antes do horário de Brasília)**

9 horas – Norte Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes (início da transmissão online pelo Portal BE News)

– Abertura dos trabalhos pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e pelo presidente do Conselho do Norte Export, Sergio Aquino

9h15 – Painel 1: Operações logísticas na Região Amazônica – dificuldades, complexidades e soluções

Adequação da infraestrutura de transportes com vistas a atender ao fluxo de cargas do mercado  
Melhor aproveitamento dos recursos da região, com operações aquaviárias voltadas para melhoria da produtividade das operações

Potenciais pouco explorados devido à necessidade de criação de corredores logísticos para o transporte de cargas

Caminhos para conciliar desenvolvimento sustentável, respeito às normas vigentes e criação de novos negócios

Apresentador: Sergio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Moderador: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores:

– Helano Pereira Gomes, diretor Executivo Institucional e de Desenvolvimento de Negócios da Ultracargo

– Marcello Di Gregório, diretor-Geral da Super Terminais

– Renato Freitas, superintendente da Transglobal

10h45 – Coffee-break

11 horas – Painel 2: A navegabilidade dos rios Amazonas e Madeira – propostas para melhorias

Aproveitamento dos recursos naturais para melhorar eficiência do transporte aquaviários de cargas  
Estudos de viabilidade de navegação de navios de grande porte nos rios Amazonas e Madeira  
Avanços nas regulações e normativas que dizem respeito à atividade  
Mobilização institucional para o desenvolvimento da navegação interior

Apresentadora: Claudia Borges, Diretora-Executiva, Relações Institucionais e Comunicação da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

Moderador: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– João Gilberto Coelho, presidente da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (PROA)

– José Renato Ribas Fialho, superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq)





– Claudomiro Carvalho Filho, presidente da ABANI (Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior)

12h15 – Almoço

14 horas – Painel 3: A Zona Franca de Manaus inserida na reindustrialização do Brasil e a redefinição das cadeias produtivas globais

Fortalecimento das exportações da produção da Zona Franca de Manaus

Qualificação dos produtos e serviços exportados e da mão de obra empregada na atividade

Incentivos à bioeconomia e soluções para gerações de emprego e renda na região Norte

Apresentação das demandas do setor para uma nova realidade tributária

Apresentador: José Vitor Mamede, diretor-executivo do Brasil Export

Moderador: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Pauderney Avelino, secretário de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação do Amazonas (a confirmar)

– Augusto Cesar Barreto Rocha, diretor adjunto da Federação da Indústria do Estado do Amazonas (FIEAM)

– representante da Suframa

15h30 – Coffee-break

16 horas – Painel 4: Acessos terrestres e hidroviários aos terminais portuários da região Norte

Melhoria das conexões dos ativos de infraestrutura da região com pólos de produção do agronegócio

Planejamento da infraestrutura de transportes para racionalizar os corredores logísticos do Arco Norte

Iniciativas dos terminais portuários para aumento da produtividade das operações

Desafios de aumento de calado nos canais de navegação

Apresentadora: Jacqueline Wendpap, diretora do Instituto Praticagem do Brasil

Moderador: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Jorge Bastos, presidente da INFRA S.A.

– Jesualdo Silva, presidente da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários)

– Ricardo Delfim, diretor Comercial da Jan de Nul

– Ruy Lourenço, gerente executivo comercial e de Desenvolvimento da Santos Brasil para a Região Norte

17h30 – Leitura da Carta do Norte Export 2023 e anúncio da sede do Norte Export 2024

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 29/03/2023**

### OPINIÃO – DIREITO - A IMUNIDADE RECÍPROCA DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS PARA PAGAMENTO DO IPTU E A EVOLUÇÃO JURISPRUDENCIAL

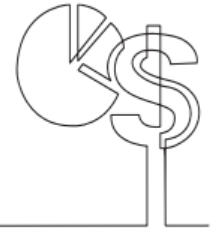


#### BENJAMIN GALLOTTI

Sócio fundador do Escritório Gallotti e Advogados Associados, conselheiro regional e nacional do Brasil Export e presidente do conselho do Portugal Export

#### ALEXANDRE MOREIRA LOPES

Coordenador Jurídico do Escritório de Advocacia Gallotti e Advogados Associados e conselheiro do Centro-Oeste Export  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)



Recente julgamento realizado pelo Supremo Tribunal Federal (STF), ocorrido em 8 de fevereiro de 2023, vem ensejando dúvidas e insegurança jurídica aos contribuintes vencedores de litígios na justiça, cujas decisões transitadas em julgado deveriam garantir o direito ao não recolhimento de tributos.

Na análise dos temas 881 e 885, afetados por repercussão geral, os ministros do STF chegaram à conclusão de que “as decisões proferidas em ação direta ou em sede de repercussão geral interrompem automaticamente os efeitos temporais das decisões transitadas em julgado nas referidas relações, respeitadas a irretroatividade, a anterioridade anual e a noventena ou a anterioridade nonagesimal, conforme a natureza do tributo”.

A partir dessa interpretação, o plenário do STF entendeu que, mesmo as empresas que conseguiram na Justiça o direito de não pagar CSLL, deveriam ter retomado o recolhimento da contribuição a partir do ano de 2007, momento no qual o STF afirmou, por ocasião do julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 15, que a contribuição era constitucional e deveria ser paga, relativizando os efeitos da coisa julgada.

No que se refere ao setor portuário, o novo entendimento autoriza reflexão acerca da imunidade recíproca conferida às administrações portuárias quanto ao recolhimento do IPTU. A referida imunidade tem origem no julgamento do RE nº 253.472/SP, ocorrido em 02/2011, quando o plenário do STF analisou a possibilidade de extensão da imunidade recíproca tributária às administrações portuárias, garantida aos entes da administração pública direta pelo art. 150, inciso VI, da Constituição Federal.

Em análise, o STF considerou que as administrações portuárias (ou autoridades portuárias) atuam por mera instrumentalidade estatal, na medida em que suas atividades não buscam a satisfação de interesse próprio ou acúmulo patrimonial, tampouco há risco de quebra do equilíbrio concorrencial, considerando que administram os portos em regime de monopólio. Garantiu-lhes, portanto, imunidade em relação ao recolhimento do IPTU, consolidando, todavia, que a exploração de atividade econômica, destinadas ao aumento patrimonial do Estado e de particulares (empresas arrendatárias), devem ser tributadas.

Da análise, sobrevieram desdobramentos. Primeiramente, teve origem o tema nº 385, por meio do qual buscava-se a ampliação do benefício de imunidade do IPTU aos arrendatários de áreas portuárias. Na análise do tema, o STF interpretou ser devida a cobrança do IPTU em face dos arrendatários, fixando a seguinte tese de repercussão geral: “A imunidade recíproca, prevista no art. 150, VI, a, da Constituição, não se estende a empresa privada arrendatária de imóvel público, quando seja ela exploradora de atividade econômica com fins lucrativos. Nessa hipótese é constitucional a cobrança do IPTU pelo Município”.

Um segundo desdobramento pode ser notado pela veiculação do tema 1.140 de repercussão geral, ocasião na qual se discutiu, à luz dos arts. 150, VI, a, e 173, §1º e §2º da Constituição Federal, a possibilidade de aplicação da imunidade recíproca a sociedade de economia mista prestadora de serviço público de transporte de passageiros, observando-se a livre concorrência, o intuito lucrativo das empresas e a cobrança de tarifa dos usuários.

Na ocasião, foi fixada a seguinte tese: “As empresas públicas e as sociedades de economia mista delegatárias de serviços públicos essenciais, que não distribuam lucros a acionistas privados nem



ofereçam risco ao equilíbrio concorrencial, são beneficiárias da imunidade tributária recíproca prevista no art. 150, VI, a, da Constituição Federal, independentemente de cobrança de tarifa como contraprestação.”

Ocorre que, a despeito de um bem definido regime de exploração das administrações portuárias, que consiste especialmente na gestão do porto público da União, com a finalidade de garantir eficiência e tratamento isonômico aos usuários, tem-se observadas alterações nos entendimentos dos Tribunais do país acerca da natureza jurídica das administrações portuárias, afetando, em contrapartida, a garantia de imunidade recíproca até então conferida.

É o exemplo da apelação julgada no processo nº 0003059- 89.2013.815.0731, por meio da qual o Tribunal de Justiça da Paraíba recusou o direito à imunidade ao IPTU à administração portuária, ao argumento de que a empresa possui capital aberto na bolsa de valores e, por isso, possui fins lucrativos, enquadrando-se na vedação insculpida no Tema 385.

Ainda que se entenda tratar-se de um posicionamento isolado promovido pelo Tribunal, a autoridade portuária moveu Reclamação Constitucional ao STF que, diga-se, manteve o entendimento, ao fundamento de que a decisão estaria alinhada com a jurisprudência da Suprema Corte.

Diante disso, a reflexão remanesce da evolução jurisprudencial observada sobre o tema, não pela eventual assertividade do julgamento do TJPB e do STF (da qual discordamos), mas especialmente no problema que poderá derivar desta interpretação, sobretudo quando se observa que o Tema 385 foi julgado em 04/2017 e, caso prevaleça a aplicação do tema em relação às administrações portuárias, poderá haver retroatividade da cobrança até referida data, mediante a relativização da coisa julgada. Essa situação de insegurança jurídica é prejudicial aos investimentos em infraestrutura, que, via de regra, exigem longos períodos para amortização, considerando os vultosos valores necessários para a construção de portos/terminais, rodovias e aeroportos.

**NO QUE SE REFERE AO SETOR PORTUÁRIO, O NOVO ENTENDIMENTO AUTORIZA REFLEXÃO ACERCA DA IMUNIDADE RECÍPROCA CONFERIDA ÀS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS QUANTO AO RECOLHIMENTO DO IPTU**

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
Data: 29/03/2023



## **O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP**

### **NAVIO DA MARINHA CRUZA NOVAMENTE O CÍRCULO POLAR ANTÁRTICO APÓS 22 ANOS**

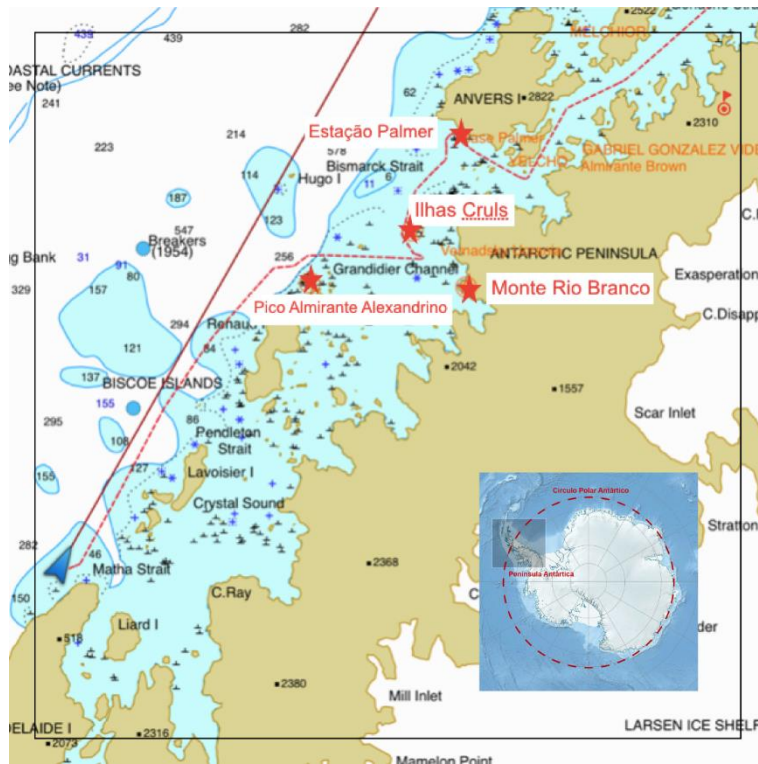
*Informações: Agência Marinha de Notícias (29 de março de 2023 )*

O mês de março iniciou com um feito durante a 41ª Operação Antártica – OPERANTAR XLI. Em atendimento aos projetos científicos realizados pelos pesquisadores brasileiros no continente gelado, o Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) “Ary Rongel” cruzou o Círculo Polar Antártico, após atravessar o estreito de Gerlache, localizado a noroeste da Península Antártica. O último registro dessa travessia ocorreu em 2001.

O Comandante do “Ary Rongel”, Capitão de Mar e Guerra Fabiano de Medeiros Ichayo, ressalta que o principal desafio na travessia é navegar por canais estreitos, tortuosos e com presença de gelo marinho, onde o detalhamento da cartografia ainda é limitado, normalmente sob condições meteorológicas adversas, com ventos fortes e visibilidade reduzida.

“As janelas meteorológicas favoráveis são encurtadas à medida que se navega mais para o sul, bem como aumenta a presença de gelo no mar, especialmente nos estreitos, como é o caso de Gerlache”, alegou.

Além da efeméride de cruzar o círculo polar, o Comandante conta que a ocasião demandou contato com a Estação norte-americana “Palmer” e que essas interações entre representantes de outros países, atuantes ao sul da península, estão inseridas no contexto da “Diplomacia Antártica”, que reforça os laços para apoio mútuo e cooperação, previstos no Tratado Antártico, ao qual o Brasil aderiu em 1975.



## **Ilhas e montes antárticos com nomes brasileiros**

Outro objetivo alcançado na jornada rumo ao sul foi a passagem pelas Ilhas Cruls, no Monte Rio Branco e no Pico Almirante Alexandrino de Alencar, topônimos em homenagem a personalidades brasileiras que contribuíram para o desenvolvimento da navegação e da ciência na Antártica.

### **Ilhas Cruls**

As Ilhas Cruls foram batizadas com esse nome em homenagem ao astrônomo belga, naturalizado brasileiro, Luiz Cruls, que foi diretor do Observatório Nacional em 1881. Em 1882, participou da comissão enviada por D. Pedro II à cidade de Punta Arenas para observar a passagem de Vênus pelo disco solar. Em 1898, como diretor do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Cruls apoiou a expedição do belga Adrien de Gerlache,

quando em escala no Rio de Janeiro, com destino à Antártica. Durante essa expedição, a bandeira brasileira foi hasteada pela primeira vez no continente Antártico por Gerlache, em homenagem aos brasileiros que o apoiaram no Rio de Janeiro.

### **Monte Rio Branco**

O Barão de Rio Branco foi homenageado pelo explorador francês Jean-Baptiste Charcot, com o batismo de um monte de 975 metros de altura, tendo em vista que, quando Ministro das Relações Exteriores, apoiou a expedição francesa de 1908, que também fez escala na cidade do Rio de Janeiro com destino à Antártica.

### **Pico Almirante Alexandrino de Alencar**

O Almirante Alexandrino de Alencar também foi homenageado pela expedição francesa de Charcot, com seu nome atribuído a um pico situado a 1.555 metros de altitude. O Almirante Alexandrino era o Ministro da Marinha e também prestou relevante apoio à expedição francesa por ocasião de sua passagem pelo Rio de Janeiro.

Para o Comandante Ichayo, a navegação por esses locais evidencia o potencial dos navios brasileiros na Antártica e as características de mobilidade e permanência, que permitem a exploração de novas áreas de interesse no continente gelado e nas suas águas circundantes. “Isso gera condições para que o Programa Antártico Brasileiro continue se expandindo para além das Ilhas Shetland do Sul [onde fica a estação antártica brasileira Comandante Ferraz, o que contribui para conferir estatura geopolítica e científica ao Brasil”.

Galeria de fotos do NApOc “Ary Rongel”

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

Data: 29/03/2023



### PORTO DE SÃO FRANCISCO TEM RECORDE HISTÓRICO NO TEMPO DE CARREGAMENTO DE NAVIO DE SOJA

*Informações: Governo do Estado de Santa Catarina (29 de março de 2023 )*

O Porto de São Francisco do Sul confirmou o recorde histórico no tempo de carregamento de um navio de soja: foram 67 mil toneladas em 26 horas. Assim, o navio Smirna, de bandeira das Ilhas Marshall, foi liberado pela autoridade portuária, na madrugada deste domingo, para seguir viagem ao seu destino final, a China.

O recorde foi graças à eficiência dos shiploaders, equipamentos de carregamento dos grãos. O maquinário tem recebido investimentos constantes do Porto, que melhoraram exponencialmente o seu desempenho.

“Conseguimos que ambos os shiploaders operassem com a sua capacidade máxima de 1,5 mil toneladas por hora, durante todo o procedimento”, explica Guilherme Medeiros, gerente de Infraestrutura do Porto.

Ele enfatiza que somente houve paradas para a troca dos porões que receberiam a soja.

Assim, a média de carregamento das 67 mil toneladas do grão ficou em 1.278 toneladas por hora, em cada shiploader.

“Alcançamos a nossa meta, que buscávamos há muito tempo: tempo zero de parada do shiploader”, comemora Medeiros, acrescentando que, para isso, foi contratada uma empresa que faz a manutenção do equipamento 24 horas por dia, sete dias por semana.

É a segunda vez, numa semana, que foi quebrado o recorde no tempo de carregamento de grãos. Na quinta-feira, 23, o navio Canopus, da Liberia, também foi carregado em 26 horas, com uma média de 1.274 toneladas por hora.

Essa eficiência dos shiploaders reflete positivamente no tráfego marítimo, é o que afirma o gerente de Operações, Clayton Cipriano. “Reduzindo o tempo atracado, o Porto de São Francisco do Sul ganha em performance operacional, além de proporcionar aos nossos clientes uma redução de custo”.

Ainda de acordo com o executivo, se considerarmos os portos públicos, esse indicador coloca o Porto de São Francisco do Sul como um dos principais em termos de prancha média para embarque de grãos agrícolas

Esses recordes, segundo o gerente de Infraestrutura, só foram possíveis graças à cooperação e comprometimento de todos os envolvidos: a equipe do Terminal Graneleiro e da Gerência de Operações e os operadores do cais, além da empresa responsável pela manutenção do equipamento.

:: Dados gerais do Porto de São Francisco

Maior porto em movimentação de carga de Santa Catarina.

3º melhor porto em desempenho do Brasil.

4º lugar no ranking ambiental entre os 34 portos públicos brasileiros.

8º maior porto do Brasil em movimentação de carga geral.

Maior extensão de cais entre os portos catarinenses (1,5 km), dividido em sete berços de atracação.

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

*Data: 29/03/2023*

### MINÉRIO DE FERRO SOBE COM RECUIO NOS ESTOQUES PORTUÁRIOS DA CHINA

*Informações: CNN Brasil (29 de março de 2023 )*

Os contratos futuros de minério de ferro estenderam sua trajetória de recuperação nesta terça-feira (28), com a diminuição das preocupações com o setor bancário elevando os preços de referência do

ação em Xangai, embora o temor persistente com as perspectivas de demanda na China, maior produtora mundial de aço, tenha limitado os ganhos.

A queda no estoque portuário chinês de minério de ferro também deu suporte para os preços do ingrediente siderúrgico, que atingiram níveis de sobrevida na semana passada em meio a preocupações relacionadas principalmente a uma queda na demanda de aço para construção.

O minério de ferro mais negociado para maio na Dalian Commodity Exchange da China encerrou as negociações diurnas com alta de 1,8%, a 882 iuanes (US\$ 128,11) a tonelada. O contrato subiu 1,3% na sessão anterior, quebrando uma queda de sete sessões.

Na Bolsa de Cingapura, o minério de ferro de referência em abril subiu 1,8%, para US\$ 122,65 a tonelada.

O credor regional dos EUA, First Citizens BancShares, adquiriu ativos do falido banco americano Silicon Valley Bank na segunda-feira, provocando um rally de alívio nos mercados financeiros.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 29/03/2023*

## **SANTOS LEVA PALESTRA SOBRE DIREITOS DA MULHER PARA FUNCIONÁRIOS DE EMPRESA NO PORTO**

*Informações: Prefeitura de Santos (29 de março de 2023 )*

Com o objetivo de promover os direitos da mulher, o combate ao machismo e à violência de gênero, a Secretaria da Mulher, Cidadania e Direitos Humanos (SeMulher) realizou uma palestra na sede da Hidrovias do Brasil (empresa de soluções logísticas integradas de transporte hidroviário), que atua no Porto de Santos. A ação, que aconteceu na tarde desta terça-feira (28), contou com a participação, virtual e presencial, de mais de 100 colaboradores da empresa.

A equipe da prefeitura de Santos foi representada pela vice-prefeita de Santos e secretária da mulher, Renata Bravo, pela Coordenadora de Políticas para a Mulher da Prefeitura de Santos, Diná Ferreira Oliveira, e pela chefe do Departamento de Cidadania e de Direitos Humanos, Suzete Faustino.

Renata Bravo destacou a massiva participação de homens e mulheres da empresa na ação. “Essa é uma conversa imprescindível para ambos os gêneros, para conscientizarmos sobre as diversas formas de violência contra a mulher”.

A secretária lembrou que em Santos as mulheres são maioria e que lutam pelo mesmo espaço que os homens na iniciativa privada. “Somos uma das cidades mais femininas do Estado de São Paulo, com 33 mil mulheres a mais do que homens, e agora a luta é para conquistarmos cada vez mais espaço”.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo*  
*Data: 29/03/2023*



## **AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS**

### **GOVERNO QUER NOVA ANÁLISE DA PETROBRAS SOBRE VENDA DE ATIVOS**

Ministro Alexandre Silveira pede ao presidente da Petrobras que a nova diretoria reanalise manutenção da venda de ativos com contratos assinados

*Por epbr 29 de março de 2023 Em Petróleo e gás, Política energética*



***O presidente Lula e o vice-presidente Geraldo Alckmin com o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante reunião do CNPE. Foto: Tauan Alencar***

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), solicitou nesta quarta (29/3) ao presidente da Petrobras, Jean Paul Prates (PT), que a nova diretoria da Petrobras analise novamente e envie ao conselho de administração o pedido do ministério para suspender, por 90 dias, a venda de ativos, incluindo aqueles com contratos assinados.

Após a reunião do conselho desta quarta (26/9), a Petrobras reafirmou que vai manter a venda de ativos que estão nas fases finais de conclusão.

Antes, o Ministério de Minas e Energia (MME) “solicitou que o presidente da Petrobras adote as providências necessárias para melhor avaliação do tema, salvo melhor juízo, antes da análise pelo conselho de administração, respeitadas as regras de governança da companhia e seus interesses intransponíveis”, disse a pasta, em nota.

O pedido original foi feito no fim de fevereiro. Em 17 de março, a Petrobras respondeu que, em análise preliminar, não havia fundamentos para interromper negociações em que contratos foram assinados. É o caso da Lubnor, por exemplo, refinaria no Ceará, vendida para a Grepar (veja a lista de ativos no fim do texto).

### ***Os demais projetos continuarão em análise, informou a empresa na época.***

Segundo o Ministério de Minas e Energia (MME), o pedido foi motivado pela posse da nova diretoria da Petrobras. Nesta quarta (29), o conselho de administração volta a se reunir para tratar do assunto e os novos diretores iniciam seus mandatos até abril de 2025.

“A nova administração da companhia irá analisar tal solicitação, de acordo com as suas regras internas de governança”, informou a Petrobras.

### ***Lula exige fim da venda de todos os ativos***

Entre o pedido do MME e a negativa parcial da Petrobras — preservação da negociação em que há contratos assinados — o presidente Lula exigiu publicamente que a companhia interrompa a venda de todos os ativos.

“A gente já avisou para o presidente da Petrobras, o companheiro Jean Paul [Prates], que é preciso suspender todas as vendas de ativos. Não tem condições de continuar vendendo”, disse Lula, em entrevista ao Brasil 247, na terça (21/3).

Lula reconheceu que há uma “briga jurídica”, em razão da maturidade das negociações e defendeu que isso precisa ser resolvido de negociada.

A continuidade das negociações com contratos assinados não é garantia de conclusão da venda dos ativos. O caso da Lubnor, por exemplo, ainda depende do julgamento no tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

“A gente já avisou para o presidente da Petrobras, o companheiro Jean Paul [Prates], que é preciso suspender todas as vendas de ativos. Não tem condições de continuar vendendo”, disse Lula, em entrevista ao Brasil 247, nessa terça (21/3).

Em sua primeira coletiva de imprensa, o próprio Prates citou que parte do terreno em que instalações da Lubnor está situação não pertence à Petrobras. Questão pendente de análise pela nova administração.

O fim da venda de ativos é uma demanda da FUP, federação que representa os trabalhadores da indústria petrolífera e exige, desde a transição de governo, que o novo comando da Petrobras interrompa a venda de ativos.

### ***Linha do tempo da discussão dos desinvestimentos da Petrobras no governo Lula***

- 01/3: MME pede para que Petrobras suspenda venda de ativos por 90 dias
- 17/3: Petrobras mantém venda de ativos com contratos assinados
- 22/3: Lula quer fim da venda de ativos da Petrobras
- 29/3: Governo quer reanálise da Petrobras sobre venda de ativos

A Petrobras tem, hoje, cinco contratos assinados, aguardando conclusão do negócio, para venda dos ativos:

- A Lubnor, no Ceará, para a Grepar Participações, por US\$ 34 milhões;
- Polo Potiguar (campos terrestres no Rio Grande do Norte), para a 3R Petroleum, por US\$ 1,38 bilhão;
- Polo Norte Capixaba (campos maduros onshore no Espírito Santo, para a Seacrest, por US\$ 544 milhões;
- Polos Golfinho e Camarupim, no pós-sal da Bacia do Espírito Santo, para a BW Energy, por US\$ 75 milhões;
- Campos de Pescada, Arabaiana e Dentão, em águas rasas da Bacia Potiguar, para a Ouro Preto Óleo e Gás (hoje 3R), por US\$ 1,5 milhão.

Além desses ativos, a Petrobras tem outros negócios em andamento, em diferentes estados de maturidade. A lista inclui, entre os desinvestimentos em fase vinculante:

- Ativos na Colômbia, como a distribuidora de combustíveis Pecoco e o bloco de exploração Tayrona;
- Direitos minerários de potássio no Amazonas;
- Participação acionária de 34,54% na Metanol do Nordeste (Metanor), em Camaçari (BA);
- Petrobras Biocombustível (PBIO);
- Transportadora Brasileira Gasoduto Bolívia-Brasil (TBG);
- Transportadora Sulbrasileira de Gás (TSB);
- Fatias minoritárias em termelétricas a óleo, como Suape II e Brasympe;
- Campos de óleo e gás no Golfo do México;
- Campos maduros na Bahia, como o Polo Bahia Terra, em negociação com o consórcio PetroReconcavo/Eneva;
- Campos em águas rasas e profundas na Bahia, Ceará e Rio de Janeiro;
- Campo de Tartaruga, em águas rasas na Bacia Sergipe-Alagoas;
- Campos Uruguá e Tambaú, em águas profundas na Bacia de Campos;

E há uma série de negócios menos avançados, em fase não vinculante:

- 18,8% na UEGA, dona da termelétrica a gás de Araucária, no Paraná;
- Refinaria Abreu e Lima (RNEST), em Pernambuco;
- Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná;
- Refinaria Alberto Pasqualini (Refap), no Rio Grande do Sul;
- Rede de fibra óptica onshore;
- Petrobras Operaciones (POSA), dona de 33,6% do campo de Rio Neuquén, na Argentina.



Há casos, ainda, de negócios que foram interrompidos na gestão passada e não retomados, como a venda do Polo Ucuru (AM), no Amazonas.

O que diz a Petrobras sobre a venda de ativos? Íntegra do comunicado desta quarta (29):  
“A Petrobras, em continuidade ao comunicado ao mercado divulgado em 17/03/2023, informa que recebeu ofício nº 257/2023/GM-MME do Ministério das Minas e Energia (MME), na data de hoje, nos seguintes termos:

1. A Petrobras divulgou fato relevante no dia 17 de março de 2023, informando que a sua Diretoria Executiva encaminhou, para apreciação do Conselho de Administração, proposta de resposta ao Ofício nº 166/2023/GM-MME, de 28 de fevereiro de 2023, do Ministério de Minas e Energia (MME).

2. Na proposta de que trata o referido Fato Relevante, foi informado que, após a realização de estudo preliminar sobre os processos de desinvestimentos em curso, não foram verificados fundamentos para suspensão daqueles projetos em que já houve contratos assinados (signing).

3. Ocorre que, no dia 22 de março de 2023, após indicação do Presidente da Petrobras, foi eleita a nova Diretoria Executiva pelo Conselho de Administração, conforme inciso II, §1º, do art. 36, do Estatuto Social da Companhia.

4. Diante do exposto, considerando a competência da Diretoria Executiva da Petrobras para propor ao seu Conselho de Administração a resposta ao MME, solicito, em razão da eleição de nova diretoria, que, mais uma vez, respeitadas as regras de governança dessa companhia e de modo a preservar os interesses nacionais, caso entenda pertinente, seja solicitada a devolução da matéria ao Conselho de Administração para nova apreciação pela Diretoria Executiva com objetivo de serem realizados estudos mais aprofundados.

Sendo assim, a nova Administração da companhia irá analisar tal solicitação, de acordo com as suas regras internas de governança”.

Fonte: Agência EPBR de Notícias  
Data: 29/03/2023

## INVESTIDORES SUGEREM RESTRINGIR NOVOS NEGÓCIOS EM UPSTREAM

Aliança de instituições financeiras desaconselha investimento em ativos de longa duração de combustíveis fósseis

Por Nayara Machado 29 de março de 2023 Em Diálogos da Transição, Petróleo e gás



**Net-Zero Asset Owner Alliance pede que seus membros não façam novas alocações diretas em projetos de infraestrutura de petróleo e gás upstream (Foto: Elliott Day/Pixabay)**

Um grupo de investidores com mais de US\$ 11 trilhões em ativos sob sua administração propôs, nesta quarta (29/3), limites aos gastos com combustíveis fósseis. A orientação da Net-Zero Asset Owner Alliance é que seus membros não façam novas alocações diretas em projetos de infraestrutura de petróleo e gás upstream.

“No investimento em ativos privados em novas infraestruturas inabaláveis de petróleo e gás, os investidores devem se alinhar com cenários críveis de 1,5°C. Isso não pode ser alcançado se houver novos aportes em infraestrutura upstream em novos campos de petróleo e gás”, diz a aliança em comunicado.

- Os 85 membros da aliança convocada pela ONU foram os primeiros investidores institucionais a definir metas intermediárias para cumprir o cronograma do Acordo de Paris.

O grupo também pede aos consumidores e fornecedores de O&G que definam metas de emissão de gases de efeito estufa (GEE) nos escopos 1, 2 e 3 enquanto alinham suas atividades operacionais, incluindo gastos de capital, com caminhos compatíveis com 1,5°C.

Este é o limite de temperatura que cientistas defendem que deve ser perseguido até o final do século para evitar eventos climáticos cada vez mais frequentes e extremos, como secas prolongadas ou tempestades arrasadoras.

### **O documento é sugestivo. E deixa várias janelas abertas.**

Os investidores que optarem por continuar a investir em novas infraestruturas de petróleo e gás, poderão fazê-lo em “circunstâncias excepcionais”, onde “alternativas acessíveis e confiáveis ainda não são viáveis” ou políticas de governo e especificidades regionais influenciam as decisões de portfólio.

Podem escolher “não financiar a produção de petróleo e gás com maior intensidade de carbono”, optar por “alocar intencionalmente” mais capital para as empresas “mais prontas para a transição” e são “incentivados a investir em projetos e tecnologias” para expansão da energia de baixo ou zero carbono.

“Em todos os casos, a aliança desaconselha fortemente o investimento em ativos de longa duração que provavelmente ficarão presos em uma transição alinhada a 1,5°C”, observa. Veja o posicionamento na íntegra (.pdf)

- Na epbr: Reservas de fósseis estouram sete vezes o orçamento de carbono

### **‘Salto para trás’**

Para a Reclaim Finance, ONG ambiental francesa que acompanha as ações do setor financeiro, o relatório “não exige nenhuma ação de seus membros que exerça pressão significativa” sobre produtores ou consumidores.

A organização chamou o posicionamento de “um grande salto para trás”, observando que um documento preliminar, de 2022, incluía uma linguagem clara sobre a cessação de investimentos em novas infraestruturas de petróleo e gás upstream, midstream e downstream.

“Em vez disso, o novo resumo executivo contém uma solicitação simples para as empresas de petróleo e gás: ‘praticar a disciplina em todas as decisões de financiamento de infraestrutura em alinhamento com as metas de emissões e os cenários de 1,5°C’”.

Na visão dos ambientalistas, faltam requisitos capazes de alterar os planos de negócios.

Além disso, observam que muitas das recomendações são direcionadas a governos, empresas e investidores em geral, tirando o foco das responsabilidades de seus próprios membros.

O Rastreador de Políticas de Petróleo e Gás (OGPT, na sigla em inglês) da ONG mostra que 2/3 das 369 maiores instituições financeiras mapeadas não têm uma política para óleo e gás. E 96 não rastreia a expansão do O&G.

### **Curtas**

#### **Biodiesel 1**

O governo publicou nesta quarta (29/3) a resolução do CNPE que oficializa a decisão de aumentar a mistura de biodiesel ao diesel nos próximos anos. O percentual, hoje em 10% (B10), deve subir para 12% a partir de 1º de abril deste ano, e evoluir 1 ponto percentual anualmente, sempre em abril, até alcançar 15% em 2026.

#### **Biodiesel 2**

Entidades do setor de biodiesel defenderam, nesta terça (28/3), a rastreabilidade do biocombustível na cadeia produtiva para rebater as acusações sobre os problemas técnicos causados pela parcela renovável no óleo diesel. A ANP prepara novas regras de especificação para os combustíveis do ciclo diesel.

### Agenda da indústria

Setor elétrico e créditos de carbono são prioridades da indústria no Legislativo. A agenda setorial foi apresentada pelo presidente da CNI, Robson de Andrade, na terça. A reforma tributária é outro ponto da lista.

### Isenção para solar

O governo publicou nesta quarta (29/3) decreto editado pelo presidente Lula (PT) que expande o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (PADIS) à indústria de painéis solares fotovoltaicos. Criado em 2007, o PADIS oferece reduções a 0% de alíquotas de Imposto de Importação, IPI e PIS-COFINS, entre outros benefícios.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias*

*Data: 29/03/2023*

## MERCADO LIVRE AVANÇA E CONSUMIDOR QUE ESTAVA NO LIMBO É BENEFICIADO

Com a expansão do mercado livre de energia, todos terão acesso a melhores tarifas, usufruindo da liberdade de contratação, escreve Walter Fróes

*Opinião 29 de março de 2023 Em Colunas e opinião, Setor elétrico, Solar*



**Usina solar fotovoltaica construída pela EDP para a Globo, em Recife (Foto: Divulgação/EDP)**

O mercado livre de energia brasileiro foi criado em 1995, quando a lei nº 9.074 instituiu a figura do consumidor livre e estabeleceu que os consumidores que atendessem certos parâmetros poderiam negociar livremente seus contratos. Uma oportunidade pra eles!

Por se tratar de um ambiente competitivo, o mercado livre proporciona uma redução em torno de 20% das despesas com energia elétrica, além de outras vantagens, como maior

flexibilidade e previsibilidade de custos.

Deu tão certo que a cada ano há mais entrantes e 36% da energia consumida no Brasil já é negociada no mercado livre. Isso equivale ao consumo da Argentina, Chile e Uruguai juntos! Sem falar na especial característica de ser o grande indutor de fontes renováveis, como biomassa, pequenas centrais hidroelétricas, eólica e solar.

Mas, no princípio, houve resistência e os critérios para participar desse mercado eram muito rígidos. Apenas os poucos consumidores que possuíam uma demanda contratada maior que 10.000 kW tinham a possibilidade de migrar para o Ambiente de Contratação Livre (ACL).

Com o passar dos anos, seguindo a tendência de países desenvolvidos, as regras para se tornar um consumidor livre foram flexibilizadas e a demanda contratada mínima foi gradativamente reduzida, até chegar na demanda mínima atual, que é de 500 kW. Agora, daremos mais um grande passo, incluindo um tipo de consumidor que estava no limbo.

A Portaria nº 50/2022 determinou que todos os consumidores de alta tensão poderão participar do mercado livre a partir de 1º de janeiro de 2024. Essa foi a maior ampliação do mercado livre desde sua concepção, visto que mais de 100 mil unidades consumidoras, cujas demandas contratadas são menores que 500 kW, estarão aptas a migrar para o mercado livre.

A decisão também regulamentou que essas unidades deverão ser representadas por um comercializador varejista perante a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). O principal objetivo da modalidade é permitir que consumidor tenha os benefícios do mercado livre sem as complexidades de se associar diretamente à CCEE.

Há 85 milhões de pontos de medição no Brasil. Desses, mesmo como a entrada do grupo “A”, o país passará de 0,03% para 0,15% dos consumidores no mercado livre. Isso quer dizer que só uma pequeníssima parcela continuará, de fato, livre para comprar energia mais barata? Não, pois na prática, a geração distribuída já resolve essa questão para todos os outros consumidores, os que estão na baixa tensão, sejam residenciais ou PMEs.

Na geração distribuída, a modalidade remota e compartilhada é ainda mais democrática e flexível, pois dispensa o investimento e instalação de placas solares pelo consumidor. O cliente, através de um consórcio, compra créditos de uma planta solar que fica à distância. A energia equivalente é injetada no sistema da distribuidora local e descontada na conta de luz. O valor da fatura mensal fica até 15% mais barato, em média.

Com a expansão do mercado livre, todos passarão a ter acesso a melhores tarifas, usufruindo da liberdade de contratação. Finalmente, a hora do consumidor chegou!

Walter Fróes é fundador e presidente da CMU Energia, uma das 20 maiores comercializadoras do país, localizada em MG. Walter trabalhou por 15 anos na Magnesita S.A. e foi vice-presidente da Abraceel por quatro mandatos consecutivos. É sócio do Balcão Comercial Brasileiro de Energia (BBCE), diretor da Associação Comercial e Empresarial de Minas Gerais (AC Minas) e do Centro Industrial e Empresarial de Minas Gerais do Sistema Fiemg (CIEMG).

- *Este artigo expressa exclusivamente a posição do autor e não necessariamente da instituição para a qual trabalha ou está vinculado*

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/03/2023

## LULA INCLUI PAINÉIS SOLARES EM PROGRAMA DE ISENÇÃO FISCAL PARA SEMICONDUTORES

Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores terá cerca de R\$ 600 milhões em 2023

Por *epbr* 29 de março de 2023 Em *Política energética, Solar*



**No segundo semestre de 2022, o crescimento de potência instalada foi de quase um GW por mês (Foto: HSP Engenharia/Divulgação)**

BRASÍLIA — O governo publicou nesta quarta (29/3) decreto editado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) que expande o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (PADIS) à indústria de painéis solares fotovoltaicos.

Criado em 2007, o PADIS oferece reduções a 0% de alíquotas de Imposto de Importação, IPI e PIS-COFINS, entre outros benefícios, para a produção de chips e semicondutores.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o programa tem se mostrado fundamental para a fabricação de diversos dispositivos eletrônicos, como smartphones, computadores, televisores e sistemas de automação industrial. O incentivo previsto para 2023 é superior a R\$ 600 milhões.

“O programa contribui para o desenvolvimento tecnológico do país e fortalece a indústria nacional. Considera não apenas os semicondutores, mas células fotovoltaicas, com o incentivo à produção de energia solar. Este é mais um movimento para estimular o investimento, a produção nacional, gerando renda e emprego de qualidade”, afirmou o vice-presidente da República e ministro, Geraldo Alckmin.

### Agenda de reindustrialização

Atualmente, a indústria de semicondutores no Brasil tem faturado mais de R\$ 3 bilhões por ano, correspondendo a cerca de 0,2% da oferta mundial desses componentes essenciais para a chamada Indústria 4.0. No entanto, o Brasil ainda é muito dependente da importação de componentes.

Em 2019, último ano para o qual há dados fechados, o total de investimento em P&D no segmento foi de R\$ 90,2 milhões. Nesse mesmo ano, os produtos fabricados com benefícios do PADIS geraram o recolhimento de R\$ 59,2 milhões de impostos federais.

Com a expansão do programa para a indústria de painéis solares, o MDIC espera um aumento significativo de receitas nos próximos anos. Já a produção nacional de semicondutores pode impulsionar a inovação em outras áreas, como a de inteligência artificial e computação em nuvem.

O programa também está inserido na agenda e economia verde do novo governo.

“Como a demanda por painéis solares cresce rapidamente, o novo PADIS estimulará investimentos em infraestrutura verde e em novas plantas em várias regiões do país”, defende o MDIC.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 29/03/2023

## SETOR ELÉTRICO E CRÉDITOS DE CARBONO SÃO PRIORIDADES DA CNI NO LEGISLATIVO

A Agenda da Indústria foi apresentada pelo presidente da CNI, Robson de Andrade, que defendeu que a reforma tributária precisa ser aprovada ainda em 2023

Por epbr 29 de março de 2023 Em Clima, Congresso, Setor elétrico, Transição energética



**O presidente da CNI, Robson Andrade, durante o lançamento da Agenda Legislativa da Indústria 2023 (Foto: Cleia Viana/Câmara dos Deputados)**

A modernização do setor elétrico e a regulamentação do mercado de crédito de carbono são temas que fazem parte das pautas prioritárias apresentadas pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) ao Poder Legislativo nesta terça (28/3).

O destaque, contudo, ficou por conta da reforma tributária (PECs 110/2019 e 45/2019), vista como “a reforma estrutural mais importante para a retomada dos investimentos produtivos e a superação da queda da atividade econômica”.

A Agenda da Indústria foi apresentada pelo presidente da CNI, Robson de Andrade, que defendeu que a reforma tributária precisa ser aprovada ainda em 2023.

*“Essa é a grande prioridade. Simplificar e modernizar o sistema tributário é imprescindível no estímulo de novos investimentos e para o aumento da produção. Como o tema é complexo e amplo, concordamos com a estratégia de fatiar a reforma em duas partes, começando pela reestruturação dos impostos que incidem sobre o consumo. Prosseguindo depois com a tributação sobre a renda”, afirmou.*



Andrade defendeu ainda a aprovação do PL 414/2021, que, segundo o presidente da CNI, é instrumento para ampliar a disponibilidade e reduzir o custo da energia, dando mais competitividade para as indústrias.

Defendeu ainda que o projeto, que está na Comissão de Infraestrutura do Senado, expande o mercado livre de energia “de forma equilibrada e reestrutura a concessão de subsídios, que hoje promovem profundas distorções”.

### ***Veja abaixo as principais pautas da CNI no Legislativo***

***Marco Legal do Reempreendedorismo – Recuperação Judicial de MPEs (PLP 33/2020)*** — Para a entidade, a proposta de um novo regime especial para a recuperação judicial e falência de micro e pequenas empresas será “decisivo para a manutenção da atividade econômica em patamares que viabilizem a retomada do crescimento”. A CNI entende que o PLP resolve problemas burocráticos e reduz a complexidade e custos acessórios do atual sistema.

***Regulamentação do Mercado de Crédito de Carbono (PLs 528/2021 e 3.100/2022)*** — Regula o mercado de emissões e incentiva o mercado voluntário de créditos de carbono, permitindo uma integração econômica internacional e investimentos em tecnologia e conservação necessários para o Brasil cumprir os compromissos internacionais, com vista a uma economia de baixo carbono.

***Modernização da Lei do Bem (PL 4.944/2020)*** — Adequa a legislação para inovação tecnológica aos novos modelos de negócios e instrumentos de financiamento e permite o aproveitamento do prejuízo fiscal em anos posteriores.

***Marco Legal das Garantias (PL 4.188/2021)*** — Para a CNI, esse novo marco legal pode potencializar o uso de garantias no processo de concessão de crédito, com expectativas de melhora nas condições financeiras e a redução do spread bancário.

***Estatuto do Aprendiz (PL 6.461/2019)*** — A CNI entende que o Estatuto do Aprendiz consolida a interação entre o sistema educacional e o mundo do trabalho, preparando o jovem para lidar com novas dinâmicas.

***Permissão para o Trabalho Multifunção (PL 5.670/2019)*** — Para a CNI, este projeto moderniza as relações de trabalho ao atender à necessidade de normatização do contrato por multifuncionalidade, decorrente do avanço de novas formas de produção, que exigem de empregadores e empregados adaptação às novas exigências de mercado. Esse modelo “reduz custos e otimiza as atividades empresariais, beneficiando especialmente as micro e pequenas empresas”.

***Regulamentação do “limbo previdenciário” (PL 3.236/2020)*** — Permite ao empregador recorrer de decisão do INSS que negar a concessão ou prorrogação do auxílio-doença do empregado incapacitado, sem que o empregado fique sem remuneração nem benefício do INSS. “E que tampouco o empregador seja onerado pelo pagamento de salários durante o afastamento”, destaca a CNI.

***Incentivos de IRPJ e Reinvestimento dentro da Sudene e da Sudam (PL 4.416/2021)*** — Possibilita a isonomia constitucionalmente estabelecida para o desenvolvimento regional e prorroga para 2028 o prazo de incentivos nas áreas de atuação da Sudene e da Sudam.

***Código de Defesa do Contribuinte (PLP 125/2022)*** — “Assegura a ampla defesa dos direitos do contribuinte no âmbito do processo administrativo fiscal”, segundo a CNI.

***Novo marco do licenciamento ambiental (PL 2.159/2021)*** — Para a CNI, o projeto dará maior previsibilidade e racionalidade ao processo de licenciamento ambiental, “com resultados positivos sobre a competitividade e a redução de custos”.



## JORNAL O GLOBO – RJ

### LULA APROVA ARCABOUÇO FISCAL, QUE IRÁ COMBINAR DOIS TIPOS DE META

Regra fiscal prevê superávit de 0,5% em 2025 e de 1% em 2026

Por Manoel Ventura e Alvaro Gribel — Brasília



**Presidente Lula durante reunião que definiu o arcabouço fiscal — Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República**

O modelo do arcabouço fiscal elaborado pela equipe econômica irá combinar dois tipos de meta: haverá uma regra para o crescimento das despesas, ou seja, um tipo de teto que permite os gastos crescerem acima da inflação, mas também meta de superávit primário (ou seja, de contas no azul). O modelo já foi aprovado pelo presidente Lula na tarde desta quarta-feira, segundo interlocutores que participaram da reunião. Haverá ainda mecanismos de ajuste das despesas, em caso

de descumprimento das metas.

Participaram da reunião no Palácio do Alvorada presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, a presidente do PT, Gleisi Hoffmann, o secretário-executivo da Fazenda, Gabriel Galípolo, o líder do governo na Câmara, José Guimarães, a secretária-executiva da Casa Civil, Miriam Belchior, a ministra de Gestão e Orçamento, Esther Dweck, entre outros integrantes do governo.

Entre os objetivos, está zerar o déficit em 2024, ter superávit de 0,5% do PIB em 2025 e 1% do PIB em 2026. A despesa crescerá sempre menos que as receitas, pelo plano traçado pela equipe econômica. Dessa maneira, haveria um ajuste fiscal. Pela regra, as despesas poderão crescer o equivalente a 70% do crescimento da arrecadação federal.

Dessa forma, as despesas crescerão acima da inflação. Hoje, o teto de gastos permite o crescimento apenas pela inflação do ano anterior. Com essa norma, o governo faz uma regra com trava de gastos e mirando um resultado primário, ou seja, um resultado para as contas públicas.

Num exemplo hipotético, se a projeção é de que as receitas subam 5% acima da inflação no ano seguinte, as despesas poderão crescer 3,5%. Porém, haverá limites máximos, caso as receitas subam muito de um ano para o outro, e mínimos, caso a arrecadação despenque.

As projeções serão feitas no momento do envio do Orçamento ao Congresso, em agosto do ano anterior, mas poderão ser atualizadas ao longo da tramitação.

A meta de resultado primário vai mirar uma banda, não um resultado fixo. Se essa banda não for cumprida, as despesas crescerão menos no ano seguinte. Assim, a tendência é que não haja mais contingenciamento ao longo do ano (desenhado justamente para atingir um objetivo fixo).

**Entenda o que é âncora fiscal**

A âncora fiscal são regras orçamentárias para impedir que o governo gaste muito mais que arrecada. A nova regra para as contas públicas irá substituir o atual teto de gastos. Aprovada em 2016, essa trava as despesas federais à inflação do ano anterior e é considerada por especialistas e pelo mercado como a principal âncora para as contas públicas do país.



**Lula e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, antes da reunião que definiria o arcabouço fiscal — Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República**

A atual gestão avalia que o teto de gastos não permitiu investimentos do governo nos últimos anos. Por isso, a nova âncora tenta aumentar a capacidade de investimentos do Executivo.

O novo desenho de regras fiscais irá permitir que as despesas cresçam acima da inflação, mas a expectativa é que seja num ritmo inferior à das receitas. Dessa maneira, haveria a geração de resultados positivos para as contas públicas ao longo dos anos.

### Equilíbrio fiscal

O equilíbrio nas contas públicas impede que a dívida do país cresça a ponto de gerar desconfiança dos investidores sobre a capacidade de o Brasil honrar o pagamento dessa dívida. Essa dívida é composta por títulos emitidos pelo Tesouro e remunerados com juros.

Quanto maior o risco, maiores os juros cobrados pelos compradores desses títulos. É por isso que um arcabouço fiscal crível tem possibilidade de gerar um ambiente favorável para redução de juros.

Com juros altos, o dinheiro acumulado na economia acaba sendo direcionado para o governo rolar a dívida. Esses recursos poderiam ser destinados para projetos da economia real, que geram emprego e, portanto, estimulam o crescimento do país. A dívida do país cresce quando a União gasta mais do que arrecada e quando o governo paga os juros do próprio endividamento.

### Disputa interna

Nas últimas semanas, o debate sobre o arcabouço girou em torno da intensidade do ajuste, enquanto parlamentares do PT defendem um ritmo mais gradual do que o desenhado pelo ministro da Fazenda. Alguns integrantes do governo também temiam que o arcabouço impedisse mais investimentos.

Parlamentares do PT e parte do governo pressionaram por um ajuste mais gradual, com mais gastos públicos. Essas despesas seriam destinadas para políticas públicas como investimentos. Segundo essa avaliação, isso poderia acentuar a desaceleração da economia, podendo gerar uma crise política que comprometeria o futuro do governo Lula.

A mesma preocupação com uma forte desaceleração da economia impulsiona as críticas do governo em relação à atual taxa de juros, de 13,75% ao ano.

O ministro da Fazenda defendia uma regra robusta que permita ancorar as expectativas dos agentes do mercado, de maneira a antecipar as perspectivas de estabilidade da dívida.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 29/03/2023**



## APÓS PRESSÃO DE PREFEITOS, LIRA DIZ QUE GOVERNO VAI PRORROGAR EM UM ANO TRANSIÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES

Expectativa é de que anúncio para ampliação do prazo até março de 2024 seja feita pela ministra Esther Dweck na quinta-feira

Por *Fernanda Trisotto* — *Brasília*



**O presidente do Senado, Arthur Lira (PP-AL) –  
Foto : Bruno Spada/Câmara dos Deputados**

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), anunciou que o governo federal vai prorrogar em um ano o período de transição da nova lei de licitações, durante participação na Marcha dos Prefeitos nesta quarta-feira. Prefeitos pressionavam o governo por uma ampliação no prazo, que está às vésperas de acabar, e a ministra da Gestão, Esther Dweck, está em reuniões para bater o martelo em relação ao aumento da transição. A expectativa é de que ela anuncie a prorrogação durante sua

participação no evento, na quinta-feira.

— Foi solicitada pelo presidente (da Confederação Nacional dos Municípios, Paulo) Ziulkoski, em uma movimentação de vários deputados com o governo federal. A ministra de Gestão, (Esther) Dweck vai baixar uma portaria e prorrogar a lei de licitações até março do ano que vem, para que os gestores possam atender esse prazo e se acomodar à nova lei e não ter prejuízos — afirmou Lira.

A nova lei de licitações e contratos foi aprovada em 2021 e previa um prazo de transição de dois anos, que acabaria nesta sexta-feira, em que órgãos públicos poderiam escolher qualquer uma das três leis vigentes nas contratações. A partir do dia 1º de abril, todas as licitações precisariam ser feitas de acordo com a nova legislação.

Apesar de Lira ter mencionado que a prorrogação do prazo de transição seria feita por meio de uma portaria, interlocutores do ministério da Gestão dizem que esse não é o instrumento correto. Para ampliar esse período, só via medida provisória (MP) ou projeto de lei. Como a transição acaba no dia 31 de março, e os municípios têm pressa, a tendência é a edição de uma MP.

O presidente da CNM, Paulo Ziulkoski, diz que uma pesquisa feita pela entidade mostrou que 60% dos municípios ainda não implementou a nova lei e que dois terços pediam pela prorrogação. A CNM enviou, inclusive, ofício ao Ministério da Gestão, pedindo atenção para esse caso.

— A CNM entende que a prorrogação da lei por mais um ano mostra-se imprescindível, especialmente para que evitemos o risco de um congelamento na contratação de bens e serviços públicos, assim como em obras — disse.

A prorrogação do prazo de transição da lei de licitações também foi tratada pelo ministro Alexandre Padilha, das Relações Institucionais, em evento da Associação Brasileira de Municípios. De acordo com a Associação dos Municípios de Pequeno Porte do Estado de São Paulo (AMPPESP), o ministro confirmou a edição de uma MP para ampliar a transição até março de 2024.

O advogado Joel de Menezes Niebuhr, sócio da Menezes Niebuhr Sociedade de Advocacia, criticou essa possibilidade de ampliação no prazo:

— O prazo (de transição) de dois anos foi mais do que suficiente. Essa prorrogação de última hora gera forte sensação de insegurança jurídica e premia os gestores públicos que não tomaram as providências devidas e que não cumpriram suas obrigações.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 29/03/2023

## APÓS QUEDA DE BRAÇO COM GOVERNO LULA, CARLOS MELLES RENUNCIA COMO PRESIDENTE DO SEBRAE

Por Malu Gaspar e Johanns Eller



**Carlos Melles, diretor-presidente do Sebrae — Foto: Marcelo Camargo/ Agência Brasil**

O diretor-presidente do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), Carlos Melles, apresentou nesta quarta-feira (29) sua renúncia após uma queda de braço com o governo Lula que se estendeu ao longo de meses. Melles cedeu à pressão de Paulo Okamoto, ex-dirigente da entidade que operava em nome de Lula para viabilizar a destituição de toda a diretoria, nomeada nos últimos dias do governo Jair Bolsonaro.

Como os diretores têm mandato fixo de quatro anos, eles só sairiam, em tese, no final do mandato do atual presidente. No arranjo costurado por Okamoto, que inclui um acordo com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), permanecerão na diretoria Bruno Quick e Margarete Coelho.

Além disso, o ex-deputado federal Décio Lima, que disputou o governo de Santa Catarina pelo PT em outubro passado e perdeu para Jorginho Mello (PL), deverá assumir a presidência com as bênçãos do aliado de Lula.

A renúncia de Melles, ex-deputado pelo antigo DEM e ex-ministro do Esporte e Turismo no governo Fernando Henrique Cardoso, foi formalizada em uma carta entregue ao presidente do Conselho Deliberativo Nacional do Sebrae, José Zeferino Pedroso. Ele chegou a ameaçar recorrer à Justiça para permanecer no cargo, o que não ocorreu.

O impasse foi desfeito depois que Okamoto entrou em contato com a Confederação Nacional da Agricultura, que fazia questão de manter Quick na cúpula do Sebrae. Embora tido como um quadro técnico, ele era visto no governo como uma indicação bolsonarista, assim como Melles. Um acordo prévio entre o presidente e Arthur Lira já havia selado a manutenção de Margarete, ex-deputada federal do Piauí pelo PP.

Durante a transição de governo, o vice-presidente Geraldo Alckmin tentou convencer a cúpula do Sebrae a adiar a eleição dos conselheiros para depois da posse de Lula, mas os apelos foram ignorados. Alckmin ouviu do presidente do conselho que o processo eleitoral já estava em curso e que uma mudança poderia provocar um vácuo de poder na entidade.

Após Lula assumir a presidência, Okamoto abordou os diretores da entidade e sugeriu que renunciassem. Nenhum deles aceitou de pronto. Desde então, Melles tentava se manter no cargo em meio à dificuldade do governo em garantir o apoio de 11 dos 15 conselheiros para efetuar as mudanças na cúpula do Sebrae.

Uma reunião convocada para destituir os indicados por Bolsonaro chegou a ser cancelada no último dia 8 porque Lula e Okamoto não tinham reunido os votos necessários.

Embora o Sebrae não seja um órgão estatal, e sim uma entidade autônoma financiada com recursos do sistema S, o governo tem cinco dos 15 conselheiros da entidade e sempre exerceu influência política decisiva.

Além do orçamento de pouco mais de R\$ 5 bilhões anuais para o fomento ao empreendedorismo, o Sebrae tem 2.649 pontos de atendimento espalhados pelo país e está implantando uma agência de financiamento orientada para pequenas empresas.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 29/03/2023*

## **PRESIDENTE DA PETROBRAS DEFENDE EXPLORAR PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS**

Estatal apresentou estudos ambientais e o plano de emergência e uma simulação de resposta a desastres aguardam aprovação do Ibama

*Por Manoel Ventura — Brasília*



*O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, durante coletiva de imprensa – Foto : Mauro Pimentel/AFP*

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, defendeu nesta quarta-feira, em vídeo enviado ao GLOBO, um projeto da estatal que prevê a exploração de petróleo na foz do rio Amazonas. A companhia planeja perfurar inicialmente um poço a cerca de 160 km da costa do Oiapoque (AP) e a 500 km da foz do rio Amazonas propriamente dita. O objetivo é comprovar a viabilidade econômica.

— A localização do primeiro poço que queremos perfurar não é no Rio Amazonas, mas em alto mar, a 500 quilômetros da foz desse rio. Para se ter uma ideia, essa é a distância equivalente entre o Rio e São Paulo. A perfuração do primeiro poço será um trabalho temporário, com duração prevista de apenas cinco meses. Em quase sete décadas de trajetória, a gente se orgulha de nunca ter registrado um vazamento ou blow out durante a atividade de perfuração em alto-mar — disse o executivo.

A Foz do Amazonas faz parte da Margem Equatorial, área considerada nova fronteira exploratória que vai do litoral do Amapá ao Rio Grande do Norte. Levando em conta o plano de negócios até 2026, a estatal estima realizar investimentos da ordem de US\$ 2 bilhões para as atividades exploratórias em toda a região.

A Petrobras já apresentou estudos ambientais e o plano de emergência e uma simulação de resposta a desastres aguardam aprovação do Ibama.

— Com os resultados da fase de investigação e perfuração, a sociedade terá o direito de saber qual é o real potencial dessa área, e a partir daí vamos aprofundar o debate sobre a continuidade ou não do projeto — disse Prates.

Para o chefe da Petrobras, é preciso investigar a região, sem deixar de lado os investimentos que a Petrobras já tem. Ele afirma ainda que as atividades de petróleo e gás continuarão sendo essenciais pelos próximos anos para viabilizar a transição energética, tanto do ponto de vista financeiro quanto para garantir a segurança energética do Brasil.

— Se formos bem sucedidos, vamos desenvolver as reservas de forma integrada a outras fontes de energia, com foco em uma agenda de transição energética segura, justa e inclusiva. Se for comprovada sua viabilidade, será um salto em direção ao futuro, uma verdadeira alavanca de novos investimentos e de oportunidades.

A Petrobras tem seis blocos arrematados com Total (40%) e BP (30%) em 2013 em leilão da Agência Nacional do Petróleo (ANP) nessa área.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 29/03/2023*

### PADILHA CRITICA JUROS ALTOS E LEMBRA QUE CAMPOS NETO SERÁ OUVIDO PELO SENADO

Ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, lembrou que Roberto Campos Neto irá à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado na próxima semana

*Por Sérgio Roxo*



**O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha – Foto : Gil Ferreira/Ascom-SRI**

O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, criticou novamente nesta quarta-feira a taxa de juros e lembrou que o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, será ouvido por uma comissão do Senado.

De acordo com Padilha, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) relatou a Lula na terça-feira, quando esteve no Palácio do Alvorada, que irá organizar

um seminário na Casa sobre o tema.

— O presidente do Senado inclusive informou que o presidente do Banco Central vai na próxima semana na comissão de Assuntos Econômicos (CAE). E que prepara para o plenário, provavelmente nas outras semanas depois da Páscoa, uma espécie de um seminário, de um debate envolvendo empresários, a ministra (Simone) Tebet (Planejamento), o ministro (Fernando) Haddad, o presidente do Banco Central, trazendo especialistas sobre a situação da taxa de juros no país.

Padilha ainda criticou a taxa de 13,75%.

— Tem um sentimento de lideranças políticas, de empresários, de economistas, de que o Brasil vive uma taxa de juros que é desproporcional quando a gente compara com os outros países.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 29/03/2023*

### ATA DO COPOM: OS CINCO RECADOS DO BANCO CENTRAL AO GOVERNO LULA

Entenda os acenos do BC ao governo e como isso pode influenciar na queda dos juros

*Por Renan Monteiro — Brasília*



**O dirigente do Banco Central, Roberto Campos Neto, e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva – Foto : Jorge William/O Globo e Domingos Peixoto/O Globo**

O Banco Central divulgou nesta terça-feira a Ata da última reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) com um aceno ao Ministério da Fazenda, responsável pela elaboração da nova âncora fiscal. O documento - que tradicionalmente justifica a decisão da autarquia em relação à taxa de juros - fez também diversas sinalizações ao governo Lula e às discussões levantadas nos últimos meses,

como meta de inflação e juros subsidiados. Veja os cinco principais pontos:

#### Ministério da Fazenda e arcabouço fiscal



O Banco Central deixa explícito que não há relação direta entre a apresentação da nova âncora fiscal e eventual queda da inflação. O Copom destaca que só um arcabouço “sólido” e “crível” levará ao processo de redução do nível de preços, quando houver alinhamento das expectativas.

As projeções de inflação do Copom em seu cenário de referência (de efeito da política monetária) estão em 5,8% para 2023 e 3,6% para 2024. Uma alta em relação ao comunicado de fevereiro, que considerava uma inflação projetada em 5,6% para 2023 e 3,4% para 2024.

“O Comitê seguirá acompanhando o desenho, a tramitação e a implementação do arcabouço fiscal que será apresentado pelo Governo e votado no Congresso”, diz a Ata, em referência indireta ao fato de a nova regra fiscal não ser definitiva após aval do governo, e sim após aprovação no Congresso.

— A apresentação do arcabouço fiscal só afeta a política monetária na medida em que sensibiliza as expectativas de mercado, sugerindo que não necessariamente cortes nos juros vão seguir a apresentação/aprovação do arcabouço — avalia Luciano Sobral, economista-chefe da Neo Investimentos.

Embora tenha reconhecido o "compromisso" da Fazenda com a execução do pacote fiscal, o Banco Central continuou enfatizando a "incerteza" sobre o equilíbrio das contas públicas no longo prazo e o impacto na dívida pública.

### **BNDES e juros subsidiados**

Roberto Campos Neto e os oito diretores mencionam indiretamente que a possibilidade da volta de juros subsidiados pode reduzir a efetividade da política monetária - que em termos gerais deixa o "crédito mais caro" para conter a inflação.

A referência é ao BNDES - que vem ventilando para a prática de juros abaixo do mercado. No governo Temer o banco público trocou os juros subsidiados pelo Tesouro Nacional por uma outra referência, que segue o mercado de juros futuros.

— Em destaque, A ata menciona o risco de políticas parafiscais [expansionistas], que seria a volta de subsídios do BNDES, e o impacto na Selic, que teria que ficar mais alta por mais tempo, devido à perda de alcance da política monetária — menciona Rafaela Vitória, economista-chefe do Inter.

### **Lula e mudanças nas metas de inflação**

A "desancoragem" das expectativas de inflação tem como um dos motivos os questionamentos sobre uma possível alteração de metas, segundo o Banco Central. São repetidas as críticas do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e de aliados à meta de inflação - considerada pela ala política do governo como baixa e de difícil alcance.

Em 2023, o centro da meta é 3,25% com teto de 4,75%. Para 2024, a meta é de 3%, até o limite de tolerância de 4,5%. O objetivo do Banco Central é trazer a inflação dentro desse parâmetro.

“O Comitê avalia que a credibilidade das metas perseguidas é um ingrediente fundamental do regime de metas de inflação e contribui para o bom funcionamento do canal de expectativas, tornando a desinflação mais veloz e menos custosa”, diz a Ata do BC.

### **Paciência e serenidade**

O Banco Central também destaca que os efeitos práticos da Política Monetária - com a desaceleração da atividade econômica e conseqüentemente da inflação - demanda “serenidade e paciência”. O documento divulgado nesta terça-feira buscou passar informações para um público maior, na avaliação de Flávio Serrando, economista da Blueline.

Uma das mensagens centrais na Ata é em relação ao processo de deterioração das expectativas de inflação, assim como foi mencionado no Comunicado da última semana. A Ata reforça o comprometimento de trazer a inflação de volta para a meta.

— BC voltou a ressaltar a importância de "serenidade e paciência" na condução da política monetária, o que sugere (junto com todo o resto do documento) que a Selic ainda deve ficar parada por vários meses até que as condições para os cortes se materializem — diz a economista Luciano Sobral, da Neo Investimentos

### Lei de Autonomia

O Banco Central deixou explícito na ata que o "objetivo fundamental" da autarquia é a estabilidade de preços. A referência foi ao artigo 1º da Lei complementar 179/21, que definiu a autonomia do BC. Recentemente, o presidente Lula argumentou que Campos Neto estaria descumprindo essa Lei, ao afetar a taxa de emprego no país com a elevação de juros.

Conforme a norma, a busca pelo "pleno emprego" é também responsabilidade do BC, "sem prejuízo de seu objetivo fundamental" - que é o controle da inflação. Em termos práticos, o BC combate a inflação no primeiro momento, para depois buscar o pleno emprego, que só seria viabilizado com índices de preços dentro da meta.

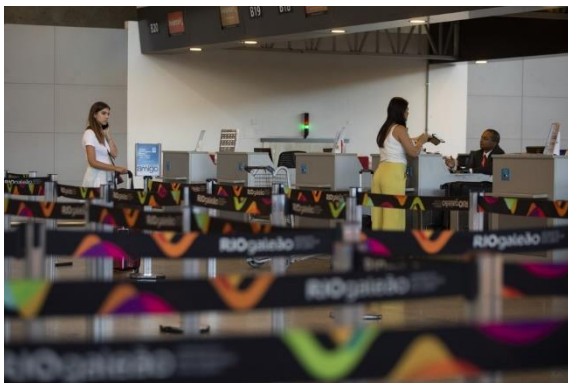
"Sem prejuízo de seu objetivo fundamental de assegurar a estabilidade de preços, essa decisão também implica suavização das flutuações do nível de atividade econômica e fomento do pleno emprego", diz a ata do BC.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 29/03/2023*

## GOVERNO QUER RELICITAR O GALEÃO JUNTO COM O AEROPORTO DE RESENDE E MANTER SANTOS DUMONT COM INFRAERO

Márcio França diz que solução para a permanência da Changi, atual operadora do terminal internacional, pode passar por novo leilão, com a venda de outros em bloco

*Por Geralda Doca e Sérgio Roxo — Brasília*



**Aeroporto Internacional Tom Jobim Rio Galeão, no Rio de Janeiro – Foto : Gabriel Monteiro/Agência O GLOBO**

Para manter as operações do Galeão com a Changi, concessionária de Cingapura que controla o terminal, o governo federal estuda relicitar o aeroporto internacional do Rio em bloco, junto com o terminal de Resende, no Sul Fluminense.

Dessa forma, a operadora poderá participar do certame e baixar o valor de outorga da concessão atual, segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França. No

início do mês passado, a concessionária comunicou que havia desistido de devolver o Galeão à União e que queria negociar sua permanência no país.

Apesar de a legislação vedar que a concessionária que desistiu possa participar de um novo leilão, o entendimento é que a União poderia aceitar sua participação em uma eventual relicitação se houver mais terminais em jogo. Porém, o principal problema da empresa permanece, que é a dificuldade de pagar a outorga com os resultados frustrantes na movimentação de passageiros.

-- Vamos dar um jeito, você pode licitar o Galeão de novo, com outro aeroporto, Resende, por exemplo. Eles não podem ganhar o aeroporto de novo, mas, se for um outro bloco, podem. Se ganharem e derem uma outorga mais baixa, tudo bem - disse o ministro em entrevista ao GLOBO.

Ele explicou que a lei não permite ao concessionário que está devolvendo o ativo participar da relicitação. Porém, ao incluir outro terminal, o entendimento é que o objeto do edital fica alterado.

-- O problema deles não é só a União aceitar a desistência da relicitação. Eles estão tentando reduzir o valor da outorga, que é muito alto, e aí começa a complicar, porque não temos essa competência, nem uma nova lei pode mudar um processo licitatório -- disse.

### **Aeroporto está com prefeitura**

O terminal de Resende foi delegado à prefeitura da cidade em 2012, por 35 anos. Mas, segundo integrantes do governo, a prefeitura teria interesse em devolver o aeroporto para a Infraero, para ser licitado com o Galeão.

A avaliação é que essa seria uma boa solução para estimular a economia na região. Além disso, a prefeitura tem despesas com a manutenção do terminal, que é deficitário. Segundo Márcio França, muitos estados e prefeituras estão devolvendo pequenos terminais para a Infraero.



**O ministro de Portos e Aeroportos Márcio França — Foto: Domingos Peixoto**

### **Sobrevida à Infraero**

O Galeão foi leiloado em 2013, por R\$ 19 bilhões, com ágio de 294%. Mas o ritmo de crescimento do setor aéreo no país não se confirmou, com crises na economia e a pandemia, que derrubaram o volume de passageiros e as receitas projetadas. Além disso, o Galeão enfrenta forte concorrência do Santos Dumont, localizado no Centro do Rio.

França disse ainda que o Santos Dumont permanecerá com a Infraero. O governo anterior tinha planos de leiloar o terminal com o Galeão.

-- Santos Dumont é um aeroporto superavitário. Não acho que seja uma grande ideia privatizar o aeroporto. Se você põe uma mesma empresa para administrar os dois, um do lado do outro, porque ela se interessaria pelo que não tem movimento se ela pode esticar o outro? Há espaço físico para fazer adaptações no Santos Dumont e ter muito mais voo. Mas nós já decidimos não aumentar os voos de lá para permitir que o Galeão volte a respirar -- disse o ministro.

Ele destacou que, ao contrário do que defendia o governo anterior, que queria a extinção da Infraero, a estatal será reforçada. A empresa foi entregue a aliados do PT.

-- Ela vai sobreviver e se manter, ela é muito respeitada. A Infraero já tem funcionários, expertise e é superavitária. Além de mais gente voando, o programa do presidente Lula quer mais aeroportos regionais -- mencionou França.

### **Infraero vai fiscalizar aeroportos**

O ministro lembrou que na década de 1950, o país tinha 300 aeroportos com voos regulares. Hoje são 170. A meta do governo é ter aeroportos regionais em vários municípios de modo que os usuários levem ao máximo duas horas para voar.

Essa era também a meta da ex-presidente Dilma Rousseff, mas que não avançou devido à falta de recursos. Mas França quer que a Infraero assuma esses aeroportos:

-- A Infraero tem dinheiro em caixa e não precisará usar dinheiro do Orçamento da União. Vários municípios e estados estão repassando para a Infraero terminais que haviam sido concedidos pela estatal.

Ele mencionou ainda que a Infraero passará a fiscalizar a qualidade dos serviços prestados pelos operadores. Atualmente, essa função é da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

-- Quem tem que fazer essa avaliação somos nós, governo. Eu determinei que a Secretaria de Aviação Civil contratasse a Infraero para fiscalizar esses aeroportos. Eu já recebi críticas gravíssimas de aeroportos que foram concedidos. A Infraero fará uma avaliação de todos os aeroportos, diariamente -- afirmou o ministro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/03/2023

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### AUSÊNCIA DE LULA ADIA VENDA DE 20 AVIÕES DA EMBRAER PARA A CHINA

Fabricante brasileira tem tratativas avançadas com companhias aéreas chinesas, mas depende de conversa entre governos para ampliar parceria e até montar aviões no país

Por Felipe Frazão

ENVIADO ESPECIAL A PEQUIM - A Embraer negocia a venda de cerca de 20 aviões modelo E195-E2, jatos de médio porte, na China. A negociação está avançada, mas não foi concluída ainda e depende de aval do governo chinês. Havia a expectativa de integrantes da empresa e da comitiva governamental que o negócio fosse fechado durante a visita de Estado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Pequim. Como ela foi postergada, a venda também ficou para depois.



Jato E195-E2 da Embraer em produção em São José dos Campos Foto: Nelson Almeida/AFP

Em paralelo, a fabricante brasileira iniciou tratativas para ampliar a presença na China, até com a montagem final de aviões no país. A companhia quer como contrapartida que o governo chinês abra efetivamente o mercado interno à empresa.

-Segundo integrantes do governo, o valor de cada unidade seria da ordem de U\$ 60 milhões. A empresa não se pronunciou sobre o preço de cada avião

envolvido na venda. O valor do contrato da Embraer para venda do lote de 20 jatos E195-E2 poderia ser de U\$ 1,2 bilhão.

Segundo diplomatas com conhecimento do negócio, o contrato já estaria fechado com as companhias aéreas chinesas que vão operar as aeronaves, mas depende de autorizações governamentais. A exportação e a importação de aeronaves são controladas e, por isso, é necessário um alinhamento das autoridades públicas dos dois países, segundo a direção da empresa.

O CEO da Embraer, Francisco Gomes Neto, afirmou que a negociação está avançada, mas não confirmada. "Essa visita do presidente seria importante para a gente ter um marco para avançar mais nesse processo", afirmou Neto.

Ele disse que a pandemia da covid-19, que impactou todo o setor aéreo internacional, dificultou as conversas e que a negociação vem desde o ano passado. Mas não quis responder se a relação conturbada do governo Jair Bolsonaro com a China atrapalhou o avanço.

A Embraer diz que os jatos da segunda família tem ruído reduzido em 30% e uma economia de 25% de combustível, sendo mais eficientes para as companhias aéreas e com menos emissão de carbono. A empresa já tem cerca de 80 jatos da primeira geração, o E1, dentro da China, que conectam 150 cidades. Já o 195-E2 se encaixa, conforme o executivo, -atuar na malha aérea de cidades de médio porte a hubs regionais chineses, além de rotas internacionais a países do entorno.



“Iniciamos conversas com o governo chinês e alguns parceiros locais para construir uma parceria mais ampla no setor aeronáutico”, disse Gomes Neto. “Não sabemos ainda o formato dessa parceria, mas temos um leque de opções para explorar, como a montagem final de aeronaves na China, conversão de aeronaves antigas de passageiros para carga, a cadeia de suprimentos, serviços de manutenção e desenvolvimento de combustíveis sustentáveis. Todo esse investimento tem que fazer sentido economicamente e tem que vir acompanhado com o efetivo acesso ao mercado chinês, para que a gente possa no futuro ter mais aeronaves brasileiras operando no país.”

A parceria não envolve necessariamente, segundo ele, reabrir a antiga fábrica da empresa na China, em Harbin, uma parceria com a chinesa Avic. A Embraer não tem ainda um local estipulado para montar também seu centro de serviços, para possível conversão das aeronaves.

“A Embraer tem intenção de trazer de volta uma base aqui na China”, disse Jorge Viana, presidente da Apex Brasil (Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos), que se reuniu com a fabricante e tratou da conversão de aeronaves antigas para transporte de carga.

“A maioria dos acordos o pessoal prefere na presença dos presidentes”, afirmou Viana. “O governo brasileiro deve ser o grande parceiro da Embraer, em vez de querer vendê-la.”

O adiamento da viagem também atrasou a conclusão das negociações para a aquisição da fábrica da Ford em Camaçari pela chinesa BYD. Há ainda pendências no negócio, segundo Viana.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/03/2023*

## EX-SECRETÁRIO DE MANTEGA DIZ QUE METAS DE ARCABOUÇO SÃO ‘INSUFICIENTES’ E DEVEM ‘TENSIONAR’ MERCADO

De acordo com integrantes do governo, nova âncora tem como meta zerar déficit primário em 2024  
*Por Francisco Carlos de Assis*

Ex-secretário de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, o economista e professor da FGV-SP Márcio Holland disse há pouco ao Estadão/Broadcast que as metas de superávit primário postas no texto do novo arcabouço fiscal não são suficientes para estabilizar a relação dívida/Produto Interno Bruto. Antes, segundo ele, deixa espaço para a expansão da dívida na proporção do PIB, o que deverá tensionar ainda mais o mercado.



Como mostrou o Estadão, de acordo com integrantes da equipe econômica, o novo arcabouço fiscal tem como meta zerar o déficit primário em 2024, reunir superávit de 0,5% do PIB em 2025 e elevá-lo a 1% em 2026, último ano do governo Lula.

“Um superávit primário de 0,5% do PIB e até mesmo de 1% deixa espaço para expansão da relação dívida/PIB”, disse.

De acordo com ele, é preciso ainda fazer a conta para se chegar à taxa e superávit primário necessários para estabilizar a dívida pública proporcionalmente ao PIB diante de um cenário em que o juro básico da economia deve permanecer elevado, por volta dos 12% ao ano e o juro real em 5%.

“Se o Brasil crescer 1% este ano, 1,5% em 2024 e 2% nos anos seguintes, esse superávit primário de 1% não estabilizará a dívida e o risco-País tende a aumentar com esse arcabouço que não é um arcabouço, mas sim a volta [da busca] por superávits primários”, disse Holland.

Para efeito de lembrança, a busca por superávits primários era o ponto fulcral da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), regra fiscal criada no governo de Fernando Henrique Cardoso em 1999.

Ainda, de acordo com o ex-secretário, supondo que a economia brasileira cresça 2% no ano, os gastos tendem a se elevar em cima de uma base alta deste ano. Ou seja, as despesas já estão contratadas.

“É provável que a relação dívida pública pelo PIB cresça até o terceiro ano do governo Lula e se estabilize em um nível maior do que o atual, que está em 73% do PIB”, disse Holland, acrescentando que, pelo o que tem saído na imprensa, o novo arcabouço fiscal “não é o esperado pelo mercado”. “Até porque, as garantias para a estabilização da dívida pelo PIB são pequenas neste momento de cenário de incertezas com a política monetária e com o baixo crescimento do PIB.”

“Ainda falta clareza sobre se haverá uma regra de controle de crescimento dos gastos pelo teto e não por piso como tem sido divulgado até aqui”, afirmou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/03/2023*

## INFLAÇÃO, POLÍTICA E JURO SÃO MAIOR RISCO PARA NEGÓCIOS, DIZEM EMPRESÁRIOS

Esses são os três fatores que mais podem comprometer o ambiente de negócios em 2023, mostra pesquisa da Deloitte

*Por Altamiro Silva Junior*



***Governo pressiona o Banco Central para cortar os juros; taxas altas preocupam empresários Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil***

Inflação alta, com chance de ficar novamente acima de 5% este ano, taxa de juros tendendo a permanecer em dois dígitos e chance de novas turbulências políticas em Brasília. Esses são os três fatores que tiram o sono dos empresários e mais podem comprometer o ambiente de negócios em 2023, mostra uma pesquisa da Deloitte que ouviu 501 empresas, que tiveram receitas combinadas de R\$ 2,1 trilhões no ano passado.

No topo da lista das cinco maiores preocupações do setor empresarial e executivos do comando das companhias para 2023 está a inflação alta, para 75% das empresas ouvidas na pesquisa. Em segundo lugar, segundo 72% dos entrevistados, está o temor de crise política ou institucional, nos moldes da gerada pelo impeachment de Dilma Rousseff em 2016, que paralisou negócios e projetos de investimento.

### ***Expectativa é que taxa de juros fique elevada por mais tempo***

Além da inflação e da política, diretores, presidentes e donos de empresas mostraram preocupação com a Selic, a taxa básica de juros acima de 10%. Se ao fim de 2022 a expectativa era de que os juros fossem começar a cair este ano, agora já se fala em taxas elevadas por mais tempo, enquanto o Planalto pressiona o Banco Central para cortar os juros. Com 62% das respostas, o juro em dois dígitos ficou em terceiro lugar na lista e gera outro temor, que é a piora do endividamento das famílias. Os empresários citam ainda a questão fiscal, que para 64% deles pode levar ao aumento da dívida do governo.

Metade dos ouvidos na pesquisa temem ainda que o cenário mais difícil com a inflação, política e juros possa levar a alta volatilidade para o dólar, o que afeta custos de importação e preço de alguns insumos.

### ***Um quarto dos entrevistados ainda não recuperou margens de lucro***

Passada a pandemia, grande parte das empresas conseguiu recuperar o volume de vendas de antes das infecções com o vírus da covid, mas nem todas as frentes dos negócios estão melhores agora do que em 2019. Dos entrevistados, 25% ainda não viram recuperação de suas margens de lucro.

Se estão receosos com a inflação e os juros altos, os empresários estão mais otimistas com o crescimento das vendas. Sete em cada 10 empresas esperam aumento das vendas acima de 5% em 2023, isso em um ano em que a expansão da economia deve perder fôlego. Já 21% das companhias acreditam que esse crescimento poderá ser acima de 20%.

### ***Para 20%, reforma tributária pode ser negativa***

Sobre a reforma tributária, principal bandeira do governo, a simplificação do modelo de impostos é bem-vista, mas os empresários temem que as medidas levem a criação de novos tributos ou alertam para o risco de bitributação. Para 20% deles, o impacto da aprovação da reforma poderá ser negativo para o seu negócio, aponta a pesquisa da Deloitte.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 29/03/2023**

## **NOVO ARCABOUÇO NÃO PODE TER ESPAÇO PARA 'EXPERIMENTALISMOS' E 'TECNICISMOS', DIZEM ESPECIALISTAS**

Economistas apresentaram um desenho de regra fiscal que é ancorado na correção do centro da meta de inflação mais um crescimento real da despesa de 1,5%

**Por Adriana Fernandes**

BRASÍLIA - Especialistas em contas públicas, os economistas Helio Tollini e Gabriel Barros alertam que não há espaço para experimentalismos fiscais e regras com "tecnicismos" e teóricas na votação do novo arcabouço fiscal.

Na véspera da divulgação da nova regra fiscal, eles listaram tudo que o Congresso não deve fazer na hora de aprovar o projeto com base nas experiências que deram errado no Brasil e em outros países. Os dois especialistas apresentaram um desenho de regra fiscal que é ancorado na correção do centro da meta de inflação mais um crescimento real da despesa de 1,5%.

Essa âncora fiscal ficaria válida por quatro anos, até 2027. Após esse prazo, o teto seria definido observando a dinâmica da dívida de médio prazo.

Na lista do que não funcionou estão limites de dívida adotados pelos países europeus, metas de redução do excesso de dívida, resultado primário estrutural (livre de flutuações dos ciclos econômicos). Também falhou na grande maioria dos países a chamada regra de ouro, que impede o governo de se endividar para pagar despesas correntes, como salários. Essa regra é adotada pelo Brasil, mas se mostrou frágil na indução do ajuste fiscal e deu margem à contabilidade criativa nas contas públicas.

No Brasil, eles destacam que o teto para renúncias fiscais fracassou, como também a tentativa de fazer um orçamento equilibrado via compensações, como previsto na Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). Limites para o gasto com pessoal, saúde e educação são considerados frouxos, pró-cíclicos (aumentam com o ciclo econômico favorável de receitas) e vistos como espaço para gastos adicionais por quem está abaixo do limite.

"Está havendo um domínio do tecnicismo nessas propostas que estão circulando. Temos que ter menos regras numéricas e mais confiança nos procedimentos", alerta Tollini, que já foi secretário de Orçamento Federal do Ministério do Planejamento e é hoje consultor de orçamento da Câmara. Segundo ele, inexistente orçamento de médio prazo crível no País. "A nossa proposta não é teórica. Ela está baseada no bem-sucedido modelo sueco, já testado há mais de duas décadas", afirma.

Para Gabriel Barros, que foi diretor da Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado e hoje é economista-chefe da Ryo Asset, regras complexas se mostraram empiricamente frágeis e com

baixo poder para ajustar as contas públicas. Ele defende que a IFI pode ter um papel muito importante no controle do novo arcabouço fiscal, mas antes precisa ser robustecida.

“O Executivo faz uma proposta de gasto, mas quem é que checa isso de forma independente e se está compatível com o que foi definido”, questiona. Na sua avaliação, uma regra de gastos corrigida pelo centro da meta mais o adicional de 1,5% não traz muitas complexidades. “Não é inflação de retrovisor. É importante porque ajuda a política fiscal e monetária a olharem no mesmo lugar”, ressalta.

Os economistas consideram que esse mecanismo minimiza o problema histórico no Brasil de os políticos colocarem os gastos no acelerador quando a política de juros exige um freio. Essa regra funcionaria como transição para adoção do modelo sueco, que estabelece subtetos olhando anos à frente. A ideia é que a regra ancore não só a expectativa do mercado, mas de certa forma estimule o governo a antecipadamente definir qual vai ser o gasto de várias políticas públicas.

Os dois especialistas veem com preocupação a definição da regra de gasto pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, sendo que o presidente Lula já disse que não quer teto de gastos. O risco, segundo eles, é fazer um teto “paraguaio”. No Paraguai, o teto só controla as despesas correntes, deixando os investimentos de fora do limite. “No Paraguai, onde antes era considerado despesa corrente, ao longo dos anos, passou a ser considerado investimento”, disse o consultor da Câmara.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/03/2023*

## ATA DA ÚLTIMA REUNIÃO DO COPOM MOSTRA QUEM É O ADULTO NA SALA EM CONFLITO ENTRE BC E LULA

Realidade indica que a inflação ainda está elevada e caminha para ficar acima do teto da meta perseguida pelo BC

*Por Fábio Alves*

A ata da última reunião do Copom foi tecnicamente impecável e, na opinião de muitos analistas, a melhor já escrita na gestão de Roberto Campos Neto à frente do Banco Central. Contra argumentos tão rasos como em brigas de rua, disparados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e pelas lideranças do PT, a ata mostrou por que ainda não é possível baixar os juros.

Um desses argumentos é de que há uma crise de crédito em curso no Brasil e que o patamar atual da taxa Selic, de 13,75%, somente irá agravar a situação. Na ata, alguns membros do Copom admitem que o aperto nas concessões de crédito foi até mais intenso do que o esperado, mas limitado em segmentos específicos.

Já outros diretores acreditam que essa moderação no mercado de crédito está em linha com o esperado para a fase atual do ciclo de aperto monetário, “considerando a elevação de juros empreendida até meados do segundo semestre de 2022”. Eles também esperam uma desaceleração adicional no mercado de crédito, além de um aumento na inadimplência, porém nada diferente do que já se observou em ciclos anteriores de alta de juros.



**Roberto Campos Neto tem sido alvo de ataques do presidente Lula por conta do patamar da taxa de juros no País Foto: Wilton Junior/Estadão - 15/02/2023**

Se, por acaso, essa contração na concessão de crédito surpreender e chegar a ser mais abrupta do que o esperado, a ata lembra que o BC possui os instrumentos de natureza macroprudencial para prover liquidez e lidar com “fricções relevantes localizadas”. E que, para lidar com as pressões inflacionárias, os juros continuam sendo o instrumento mais apropriado.



A realidade indica que a inflação ainda está elevada e caminha para ficar acima do teto da meta perseguida pelo BC pelo terceiro ano consecutivo em 2023, quando o mercado projeta um índice de preços ao consumidor de 5,93%. E são os pobres quem mais sofrem com a inflação alta. Se Lula estivesse preocupado com os mais vulneráveis, em vez de ficar esperneando contra o nível dos juros, trataria de ajudar o BC no combate à inflação, entregando uma proposta de um arcabouço fiscal robusta e crível.

Aliás, a ata precisou destacar o óbvio ao dizer que a harmonia entre as políticas monetária e fiscal reduz distorções, diminui a incerteza, facilita a desinflação e promove o pleno emprego. O Copom manda um recado também para o BNDES: a importância de que a concessão de crédito público e privado se mantenha com taxas competitivas e sensíveis à taxa básica de juros. No passado, isso resultou em inflação e recessão.

Com explicações técnicas, a ata será lida por Lula como uma declaração de guerra. Mas era preciso um adulto na sala para lidar com a inflação. No caso, o BC

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/03/2023*

## **EMPREITEIRAS APOSTAM EM LULA E NOVO PAC PARA SE REERGUER, APÓS JEJUM DE OBRAS PÚBLICAS**

Novo programa inspirado nos antigos Programas de Aceleração do Crescimento deve ser lançado ainda em abril, segundo o governo

*Por Beatriz Bulla*

As empreiteiras vêm atravessando anos difíceis. Algumas foram praticamente dizimadas após os casos de corrupção expostos na Lava Jato. As que não estavam envolvidas nos casos de corrupção acabaram também sendo afetadas, seja pelo fim da era de grande obras públicas ou pela dificuldade em obter empréstimos. Agora, todas apostam no governo Lula e na edição do prometido “Novo PAC” para reerguer o setor. “Estamos há seis anos sem nenhuma interlocução com o governo e quase nenhum investimento público”, afirma Cláudio Ribeiro, presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada Infraestrutura (Sinicon).

Segundo ele, o setor ficou esperançoso com o anúncio de que o PAC seria retomado. “Vejo com bons olhos que o governo esteja trazendo esse tema novamente para a pauta e que lance um programa, que gere medidas para voltar a investir em infraestrutura”, diz Ribeiro.

O setor de engenharia e construção bateu recorde em 2013, um ano antes da deflagração da Lava Jato e ainda no primeiro mandato da ex-presidente Dilma Rousseff, com R\$ 179,6 bilhões de receita bruta. Em 2021, o valor foi de R\$ 68,2 bilhões.

O governo promete para abril o lançamento do futuro plano inspirado nos Programas de Aceleração do Crescimento anteriores. A ideia é usar dinheiro público e também privado para a realização de obras de infraestrutura. O cenário do setor de construção, no entanto, é bem diferente do vivido por Lula em seus governos anteriores.

A retomada dos grandes projetos, porém, é vista com grande desconfiança pelo mercado. Entre os motivos do ceticismo estão o fato de muitos empreendimentos anunciados no passado terem projetos mal estruturados e de parte das obras não ter sido finalizada, além do próprio envolvimento em grandes escândalos de corrupção.

A queda nos investimentos públicos desde o segundo mandato da ex-presidente Dilma Rousseff, somada à crise de reputação gerada pelas investigações dos casos de corrupção, fez grandes empreiteiras encolherem ou desaparecerem, com histórias de recuperação judicial, demissões e dívidas bilionárias acumuladas. As companhias passaram a olhar para projetos considerados médios e empresas menores ganharam espaço.

No ranking das maiores construtoras do País de 2022, divulgado pela revista "O Empreiteiro", que compila dados do setor, a OEC - braço de engenharia do antigo grupo Odebrecht, atualmente chamado de Novonor - ainda fica em primeiro lugar. A receita da OEC, no entanto, é tímida comparada aos tempos áureos da Odebrecht, de R\$ 2,9 bilhões. A holding Novonor alega ter hoje, aproximadamente 25,5 mil funcionários, distante dos quase 130 mil que a Odebrecht chegou a ter no auge da construção civil no País. Em recuperação judicial, Novonor tem dívidas com bancos que chegam a R\$ 14 bilhões.



**OEC, braço de engenharia do antigo grupo Odebrecht (atual Novonor) é maior construtora do País, segundo revista Foto: Amanda Perobelli/Reuters - 29/07/2019**

### Concessões

No caso das empresas envolvidas na Lava Jato, segundo interlocutores de duas companhias, a situação financeira é de extrema dificuldade na obtenção de empréstimos e no acesso ao mercado de garantias. Sem as garantias, há empecilhos para participar de licitação.

“Quando se fala em investimento em obra, às vezes se pensa só no contrato de obra pública pura e simplesmente, quando existem outras formas e o principal mecanismo para viabilizar algumas obras talvez seja por meio de novas concessões. É o concessionário que vai contratar o empreiteiro para realizar essas obras, essa também é uma possibilidade de execução de obras por empresas que no passado tiveram problemas”, afirma André Luiz Freire, sócio da área de Direito Público do escritório Mattos Filho, e advogado de construtoras, fundos de investimento em infraestrutura, concessionárias e outros.



**Setor da construção civil aposta em "novo PAC" para se reerguer. No primeiro mandato de Dilma, em 2013, o setor teve R\$ 179,6 bilhões de receita bruta, comparado com R\$ 68,2 bilhões em 2021 Foto: Werther Santana/Estadão**

O perfil das vencedoras de concessões, aponta o advogado, também mudou nos últimos anos. “Nas últimas (concessões) quem ganha já não são mais os empreiteiros, que dominavam”, afirma Freire. A Acciona, por exemplo, em quarto lugar no ranking das maiores empresas da área, é uma empresa espanhola que assumiu as obras da Linha 6-Laranja do Metrô de São Paulo, ao comprar o contrato do consórcio Move São Paulo, que havia sido formado pela Odebrecht TransPort, a Queiroz Galvão e a UTC Engenharia - as três com punições severas pelos casos de corrupção apontados na Lava Jato.

O ranking das dez maiores construtoras do País de 2022 é composto por OEC, Construcap, U&M, Acciona, Construtora Barbosa Mello, Racional Engenharia, Fagundes Construção, Agis Construção, Álya Construtora (antiga Queiroz Galvão) e A.Yoshii Engenharia. Andrade Gutierrez e Camargo Córrea não foram contempladas no ranking por falta de dados.

“Existe ainda expectativa do setor de que esse governo busque resgatar essas empresas que foram envolvidas na Lava Jato, mas isso não será fácil”, afirma o interlocutor de uma das empresas. A esperança dentro das empresas com o governo Lula é lastreada nas falas do presidente, que costuma argumentar que a Lava Jato deveria ter pensado em maneiras de punir executivos que cometeram ilícitos, mas preservar as empresas.

No caso da Odebrecht, em depoimento a procuradores, o patriarca da família, Emilio Odebrecht, narrou a proximidade mantida com Lula antes e durante o governo do petista - que seguia bom relacionamento dele e da empresa com outros governantes.

“O que não pode é quebrar a empresa como quebrou. Hoje você não tem empresa para fazer uma grande obra”, disse Lula, em entrevista concedida na semana passada ao site Brasil 247, repetindo frases ditas durante a campanha eleitoral. “O que não dá é para um país do tamanho do Brasil, com as empresas de engenharia que tinha o Brasil, agora para fazer uma obra qualquer ter de trazer uma empresa chinesa, uma empresa espanhola”, afirmou o presidente.

Ribeiro, presidente do Sinicon, afirma que é preciso garantir isonomia às empresas, para que todas fiquem no mesmo patamar diante de anúncios de investimento em infraestrutura. Um dos pleitos das empreiteiras para dar fôlego ao caixa é a repactuação das multas devidas à União e estatais pela confissão do cometimento de crimes de corrupção na Lava Jato.

As envolvidas na Lava Jato pedem à Controladoria Geral da União para renegociar os prazos ou valores devidos nos acordos de leniência. O governo chegou a ventilar a ideia de fazer as empresas pagarem as multas com a realização de obras públicas, mas a proposta foi mal recebida entre empreiteiras.

“Nós trabalhamos com empresas que muitas vezes negociam esses acordos de leniência e muitas delas têm um passivo grande a ser resolvido, a ser pago. E diminuíram muito os projetos de infraestrutura e algumas empresas estavam passando por dificuldades”, afirma Renato Portella, sócio de Compliance e Ética corporativa do Mattos Filho.

Essas empresas, diz ele, querem mudar prazos, renegociar e eventualmente mexer no valor por algum erro material no cálculo. Como o Estadão revelou, Novonor, Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e UTC estão no grupo que tenta renegociar o pagamento das dívidas da leniência. As cinco leniências firmadas com a União somam R\$ 8 bilhões, dos quais cerca de R\$ 1 bilhão foi pago até hoje. Procuradas para comentar o assunto, Novonor, Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Queiroz Galvão não se manifestaram.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 29/03/2023*

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### RÚSSIA ELEVA COTA PARA EXPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Limite adicional, de 300 mil toneladas, valerá para os embarques de nitrato de amônio; Brasil depende fortemente da oferta russa do insumo

*Por Rafael Walendorff — Brasília*



**Descarregamento de fertilizantes no porto de Paranaguá (PR) — Foto: Claudio Neves / Portos do Paraná**

A Rússia adicionou 300 mil toneladas à cota nacional para a exportação de fertilizantes. O decreto com a decisão, assinado pelo primeiro-ministro Mikhail Mishustin, já está em vigor e terá validade até 31 de maio deste ano.

O aumento da cota vale somente para os embarques de nitrato de amônio, insumo do qual a Rússia é a maior fornecedora do Brasil. Em 2022, os russos venderam 665,2 mil toneladas do nutriente ao mercado brasileiro, em negócios que renderam US\$ 254,2 milhões. Na sequência, com volumes bem menores, figuraram Estados Unidos, Países Baixos, Suécia, Espanha e Chile.

Com o aumento, o volume total da cota russa de exportação de fertilizantes passará de 12,6 milhões de toneladas em 2023. Segundo o governo russo, o objetivo da decisão é aumentar a resiliência da economia do país, que é alvo de sanções internacionais por causa da guerra na Ucrânia.

As cotas não serão aplicadas ao fornecimento de adubos minerais para Abecásia e Ossétia do Sul, regiões ao sul e ao norte da Geórgia, respectivamente, que declararam independência na década de 1990. A Rússia é um dos poucos países que reconhecem a independência dos dois territórios.

**Fonte:** Valor Econômico - SP

**Data:** 29/03/2023

## ENGENHARIA DA MANUTENÇÃO INOVA COM INFRALINK

Com soluções específicas para a necessidade de cada cliente e utilizando-se de inovações tecnológicas como ferramentas para aumento de eficiência, a Infralink atende em mais de 700 pontos em todas as regiões do Brasil

**Por Grupo Brasanitas**



**No portfólio, soluções em manutenção predial e industrial, operação e manutenção de utilidades, manutenção de sistemas HVAC, serviços especializados e monitoramento remoto – Foto : Getty Images**

Trinta anos atrás, no início da década de 1990, a gestão de manutenção dos equipamentos de uma instalação em geral, seja um shopping, um hospital ou uma indústria, dependia diretamente do uso de papel. Era preciso imprimir ordens de serviço, que os funcionários carregavam consigo fazendo os registros de todos os parâmetros e, inclusive, anotando as peças a serem substituídas e, ao fim do serviço, solicitando a validação do cliente no documento. Já existiam sistemas informatizados para registrar as rotinas e gerar as ordens de serviço, mas a operação dessa atividade ainda usava versões impressas para registro das informações e descrição das rotinas a serem realizadas.

Esse cenário mudou, radicalmente: cada equipamento, hoje, conta com seu respectivo QR Code conectado a um sistema disponível nos smartphones dos gestores, clientes e funcionários da manutenção — que só precisam escanear a etiqueta, para gerar a ordem de serviço, já cadastrada no sistema, preenchê-la no seu “device” e finalizá-la. A lista de atividades fica disponível na tela. À medida que o serviço é executado, o app se mantém atualizado em tempo real, e o cliente assina, digitalmente, confirmando a realização do serviço.

“A inovação tecnológica é uma ferramenta crucial para melhorar a performance da engenharia de manutenção”, avalia Marcello Salvatore, diretor da Infralink, empresa do Grupo Brasanitas, líder de mercado na área.

“Com a facilitação do acesso aos diversos tipos de sensores, IoT, big data e inteligência artificial, a atividade vem sendo transformada rapidamente. Tendências que se desenhavam no mercado foram aceleradas desde 2020, com ganhos enormes para o setor. Temos buscado utilizar essas ferramentas para estabelecer uma relação com soluções específicas, baseadas nas necessidades particulares de cada um de nossos clientes, sempre focando em prevenção/antecipação das demandas”, reforça ele, que tem experiência no mercado suficiente por ter acompanhado toda a transição realizada desde os anos 1990.

“Na medida em que os clientes têm a possibilidade de acompanhar os processos muito proximamente, e com altíssimo grau de transparência, a relação cliente-fornecedor se fortalece ainda mais, tendo como consequência um aumento no nível de confiança nesse relacionamento, fazendo com que nossos clientes tenham mais tempo para dedicar-se ao core business de suas empresas”, aponta Salvatore.



### **OLHAR PARA O FUTURO**

A Infralink acompanha e se alinha a essas tendências, aponta o diretor. “Apoiamos nossa base de atuação em três pilares”, conta.

O primeiro deles é a flexibilização, ou seja, a capacidade de entender as demandas de cada cliente e entregar soluções específicas para suas necessidades.

O segundo é o perfil de atuação. “Não somos locadores de mão de obra, somos provedores de soluções. Utilizamos diferentes ferramentas tecnológicas, soluções em manutenção predial e industrial, operação e manutenção de utilidades, serviços especializados e monitoramento remoto interligados num sistema que nos permite atuar de forma preventiva e com respostas rápidas a demandas emergenciais que, porventura, surjam em um determinado instante.”

O terceiro pilar é a capilaridade. “Atendemos 100% do território nacional, com manutenções fixas e volantes e a possibilidade, inclusive, de conciliar ambas.” As equipes volantes da Infralink são formadas por profissionais e técnicos especializados, prontos para realizar a manutenção e conceder apoio técnico, de acordo com as necessidades contratuais de cada cliente.

A Infralink está presente em hospitais, laboratórios e clínicas, mineradoras, shopping centers, indústrias, varejo, condomínios empresariais, educação, portos, transportes, operadores logísticos e concessionárias de energia. Somente na manutenção volante, a empresa utiliza mais de cem veículos e atua em mais de 700 pontos de atendimento em todas as regiões do Brasil.

E esse é só o começo. Com o 5G, a IoT, o big data, a IA e a variedade de sensores existentes, é possível dar um salto ainda maior na capacidade de gerenciar máquinas e equipamentos com eficiência e propor soluções inovadoras para cada empresa, qualquer que seja sua área de atuação.

“Com a disponibilização de todas essas ferramentas tecnológicas, estaremos prontos para atuar de forma não apenas preventiva, mas também preditiva num amplo espectro de atividades, gerando uma entrega muito mais eficiente”, finaliza Salvatore.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 29/03/2023*

### **ANTAQ ESPERA DEFINIÇÃO SOBRE USO DE PRECATÓRIOS NAS OUTORGAS PARA GARANTIR ‘ISONOMIA’ EM FUTUROS LEILÕES**

Possibilidade de uso de precatórios para honrar pagamento de outorga veio com a Emenda Constitucional 113, regulamentada ano passado; desde então, investidores têm tentado, sem sucesso, empregar mecanismo

*Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília*



**CCR Barcas, Rio-Niterói Governo do Estado do Rio de Janeiro/CCR**

Barcas O diretor-geral da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, disse nessa terça-feira (28) que pouco importa para o órgão regulador se o governo vai aceitar ou não receber precatórios como pagamento de outorgas de concessão no setor de infraestrutura.



“Na verdade, o mais importante é ter essa regra definida, definir se pode ou se não pode, é [importante ter] previsibilidade”, disse o diretor da Antaq a jornalistas, após o lançamento do “Guia de Melhores Práticas de Sustentabilidade Portuária: a Estratégia ESG”.

A possibilidade de apresentação de precatórios para honrar o pagamento de outorga foi criada pela Emenda Constitucional 113, de 2021, e regulamentada no ano passado pelo governo anterior. Desde então, investidores do setor têm tentado, sem sucesso, usar este mecanismo. A Advocacia Geral da União (AGU) criou um grupo de trabalho para tratar do tema no prazo de 120 dias e, assim, dar as diretrizes.

O caso mais emblemático é da Rumo Logística, que chegou a ingressar na Justiça para garantir o uso de precatórios no pagamento de outorga da renovação antecipada do contrato de concessão ferroviária da Malha Paulista. O caso mais recente envolveu investidores que venceram o leilão da sétima rodada de concessões de aeroportos, que incluiu o contrato de Congonhas (SP).

No setor de portos, um problema semelhante ocorreu no processo de privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que foi a primeira administração portuária no país transferida para a iniciativa privada.

O diretor da Antaq afirmou que o parâmetro de pagamento da outorga interfere na “modelagem econômico-financeira” das concessões, que atualmente “não se considera o uso de precatórios” nas licitações do setor portuário. Ele disse que a agência tem, ao menos, cinco terminais para serem levados ao leilão de arrendamento até meados deste ano.

“Essa discussão não está agora no âmbito da agência, mas é importante para dar previsibilidade, porque os próximos participantes dos leilões vão querer saber, até para eles poderem ter condições isonômicas de participação nos certames”, disse Nery. “É uma pauta importante não só para o setor portuário, mas para as concessões de forma geral”.

Tanto o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, quanto o dos Transportes, Renan Filho, têm ressalvas ao uso de precatórios nas concessões já realizadas ou novas. No caso do leilão da sétima rodada de concessão de aeroportos, a crítica é direcionada à possibilidade de outros participantes da disputa não terem considerado essa forma de pagamento.

Outro argumento está relacionado à potencial frustração de arrecadação do Tesouro. Isso porque o governo considera que está sendo criado um “mercado paralelo” de negociação de precatórios, onde quem teria valores a receber do governo sem data prevista estaria oferecendo com desconto ao setor de infraestrutura para embolso imediato.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 29/03/2023*



## AGÊNCIA BRASIL - DF

### EM FEVEREIRO, JUROS MÉDIOS DOS BANCOS SOBEM PARA 44,2% AO ANO

Banco Central diz que crédito bancário tem estabilidade no mês

*Por Andreia Verdélio – Repórter da Agência Brasil - Brasília*

A taxa média de juros das concessões de crédito livre teve alta de 7,7 pontos percentuais (pp) nos últimos 12 meses e chegou a 44,2% ao ano em fevereiro. No mês, o aumento foi de 0,7 pp, segundo as Estatísticas Monetárias e de Crédito, divulgadas hoje (29), em Brasília, pelo Banco Central (BC).



Nas novas contratações para empresas, a taxa média do crédito ficou em 24,2% ao ano, queda de 1,1 pp no mês e alta de 2,7 pp em 12 meses. Nas contratações com as famílias, a taxa média de juros alcançou 58,3% ao ano, alta de 1,7 pp no mês e de 10,2 pp em 12 meses.

No crédito livre, os bancos têm autonomia para emprestar o dinheiro captado no mercado e definir as taxas de juros cobradas dos clientes. Já o crédito direcionado, que tem regras definidas pelo governo, é destinado basicamente aos setores habitacional, rural, de infraestrutura e ao microcrédito.

No caso do crédito direcionado, a taxa para pessoas físicas ficou em 10,3% ao ano em fevereiro, com queda de 1 pp em relação ao mês anterior e com alta de 1,8 pp em 12 meses.

Para empresas, a taxa caiu 0,2 pp no mês e teve aumento de 2 pp em 12 meses, indo para 13,2% ao ano. Assim, a taxa média no crédito direcionado chegou a 11% ao ano, redução de 0,8 pp no mês e alta de 1,8 pp em 12 meses.

O comportamento dos juros bancários médios ocorre em um momento em que a taxa básica de juros da economia, a Selic, está em seu maior nível desde janeiro de 2017, em 13,75% ao ano, definida pelo Comitê de Política Monetária (Copom). Em março do ano passado, o BC iniciou um ciclo de aperto monetário, em meio à alta dos preços de alimentos, de energia e de combustíveis.

A Selic é o principal instrumento usado pelo BC para alcançar a meta de inflação. Em fevereiro, puxado principalmente pelos reajustes aplicados pelos estabelecimentos de ensino na virada do ano, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) - considerada a inflação oficial do país - ficou em 0,84%, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com o resultado, o IPCA acumula alta 5,6% em 12 meses.

O Banco Central avalia que a alta na Selic tem sido repassada para as taxas finais de diferentes modalidades de crédito e o Copom não descarta a possibilidade de novos aumentos caso a inflação não caia como o esperado.

A elevação da taxa básica ajuda a controlar a inflação porque causa reflexos nos preços, já que juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança, contendo a demanda aquecida.

### **Cartão de crédito**

Para pessoas físicas, o destaque do mês foi para o cartão de crédito, cujas taxas tiveram alta de 6,5 pp no mês e 28,2 pp em 12 meses, alcançando 101,4% ao ano.

No crédito rotativo, que é aquele tomado pelo consumidor quando paga menos que o valor integral da fatura do cartão e dura 30 dias, houve alta de seis pp de janeiro para fevereiro e aumento de 62,2 pp em 12 meses, indo para 417,4% ao ano. Após os 30 dias, as instituições financeiras parcelam a dívida. Nesse caso do cartão parcelado, os juros subiram 7,6 pp no mês e 15,3 pp em 12 meses, indo para 189,6% ao ano.

No cheque especial também houve alta de 6,3 pp no mês e de 4,9 pp em 12 meses, indo para 137,4% ao ano.

Já a taxa do crédito consignado teve estabilidade no mês e alta 3,8 pp em 12 meses (26,7%). No caso do crédito pessoal não consignado, os juros subiram 2,4 pp no mês de fevereiro e 3,3 pp em 12 meses (86,7% ao ano).

### **Estabilidade nas contratações**

Segundo o Banco Central, a manutenção dos juros em alta, resultado do aperto monetário, e a própria desaceleração da economia a partir do segundo semestre do ano passado, contribuíram para a desaceleração do crédito bancário. No mês passado, as concessões de crédito caíram 10,5% para as pessoas físicas e 8,1% para empresas.

Em fevereiro, o estoque de todos os empréstimos concedidos pelos bancos do Sistema Financeiro Nacional (SFN) ficou em R\$ 5,319 trilhões, com uma ligeira variação negativa de 0,1% em relação a janeiro. O resultado refletiu a redução de 0,7% no saldo das operações de crédito pactuadas com pessoas jurídicas (R\$ 2,081 trilhões) e o aumento de 0,4% no de pessoas físicas (R\$ 3,238 trilhões).

Na comparação interanual, o crédito total cresceu 12,6% em fevereiro, evidenciando desaceleração ante os 13,8% de 2022. Na mesma base de comparação, o saldo com as empresas desacelerou para 5,9%, ante 8% em fevereiro de 2022, assim como o volume de crédito às famílias passou de um crescimento de 17,9% em fevereiro do ano passado para 17,4% no mesmo mês de 2023.

O crédito ampliado ao setor não financeiro, que é o crédito disponível para empresas, famílias e governos independentemente da fonte (bancário, mercado de título ou dívida externa) alcançou R\$ 14,872 trilhões, aumentando 0,9% no mês, por conta principalmente da alta dos títulos de dívida pública, que tiveram aumento de 1,4%, bem como da elevação de 2,3% dos empréstimos externos, impactada pela depreciação cambial de 2,1%.

Na comparação interanual, o crédito ampliado cresceu 9%, prevalecendo com destaque para os aumentos da carteira de empréstimos do Sistema Financeiro, 12,8%, dos títulos de dívida privados, 36,7%, e dos empréstimos externos, 8,3%.

### Endividamento

De acordo com o Banco Central, a inadimplência (considerados atrasos acima de 90 dias) tem se mantido estável há bastante tempo, com pequenas oscilações, e registrou 3,3% em fevereiro. Nas operações de crédito livre para pessoas físicas, ela está em 6,1% e para pessoas jurídicas em 2,4%.

O endividamento das famílias - relação entre o saldo das dívidas e a renda acumulada em 12 meses - ficou em 48,8% em janeiro, com quedas de 0,2% no mês e de 1% em 12 meses. Com a exclusão do financiamento imobiliário, que pega um montante considerável da renda, ficou em 31% no primeiro mês do ano.

Já o comprometimento da renda - relação entre o valor médio para pagamento das dívidas e a renda média apurada no período - ficou em 27,1% em janeiro, redução de 0,2% na passagem do mês e aumento de 0,5% em 12 meses.

Esses dois últimos indicadores são apresentados com uma defasagem maior do mês de divulgação, pois o BC usa dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (Pnad), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 29/03/2023

## REFORMA TRIBUTÁRIA TERÁ REGRA DE TRANSIÇÃO DE 20 ANOS, DIZ HADDAD

Tebet repetiu o argumento de Haddad de que a reforma tributária não retirará recursos dos municípios e poderá resultar em mais receitas, por causa do crescimento da economia.

Por Renato Ribeiro - Repórter da Rádio Nacional - Brasília



**Haddad e Simone Tebet: defesa da reforma/Foto: José Cruz**

A reforma tributária terá uma regra “suave” de transição de 20 anos, disse, nesta terça-feira (28), o ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Em discurso na Marcha em Defesa dos Municípios, ele afirmou que esse prazo evitará que as prefeituras percam recursos.



Haddad defendeu a urgência de aprovação da reforma tributária, citando o alto volume de processos judiciais em torno de disputas que envolvem impostos no país. “[Existe uma] briga para pagar ou não pagar imposto. Às vezes, a pessoa nem sabe o que deve”, declarou o ministro durante o evento, organizado pela Confederação Nacional de Municípios (CNM).

O ministro pediu “um pouquinho de desprendimento” aos municípios. Segundo ele, a união para aprovar a reforma tributária é necessária para mudar o sistema e incentivar o crescimento da economia. “Aqui não é guerra federativa, entre Estados, municípios e União. Estamos ouvindo dos 27 governadores que essa reforma tributária é justa, porque coloca o cidadão acima de tudo. Ele tem que estar no alto das prioridades”, declarou.

Haddad considerou a reforma tributária entre “as três ou cinco medidas” mais importantes para o país. Além da mudança no sistema de impostos, ele citou a reforma no sistema de crédito e o novo marco fiscal, como as principais medidas do governo na área econômica.

### **Tebet repete Haddad**

Também presente no evento, a ministra do Planejamento, Simone Tebet, disse que os prefeitos não devem temer a unificação do Imposto sobre Serviços (ISS), atualmente administrado pelos municípios, com o Imposto sobre a Circulação sobre Mercadorias e Serviços (ICMS). Ela repetiu o argumento de Haddad de que a reforma tributária não retirará recursos dos municípios e poderá resultar em mais receitas, por causa do crescimento da economia.

“Esta reforma tributária é a única bala de prata que temos. Embora a reforma mantenha a arrecadação igualitária nos primeiros 20 anos, ela alivia a indústria, faz a indústria ser competitiva”, declarou. A ministra reiterou que o governo pretende criar um fundo constitucional para compensar eventuais perdas de recursos durante o prazo de transição.

### **Relator**

Relator da reforma tributária, o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), disse haver comprometimento dos presidentes da Câmara, Arthur Lira, e do Senado, Rodrigo Pacheco, em relação ao tema. Segundo ele, existe a disposição dos dois em botarem o tema em votação ainda este ano. Ribeiro também garantiu que as discussões levam em conta os municípios.

“Temos o desafio de não olhar cada um para si, mas de olhar o todo. E com essa obrigação, temos de entender que a vida ocorre no município. O prefeito é um pouco de delegado, médico, psicólogo, um pouco de tudo. Precisamos ter um país mais forte do ponto de vista do seu crescimento econômico. Estamos falando de promoção de riqueza, de geração de emprego e renda. Isso vai fazer nossa economia crescer e consolidar o Estado brasileiro como um país forte”, afirmou.

**Fonte: Agência Brasil - DF**

**Data: 29/03/2023**

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### INDÚSTRIA NAVAL ABRE OPORTUNIDADES DE TRABALHO EM ANGRA DOS REIS E ES

*Por Bianca Guilherme INDÚSTRIA NAVAL 29/03/2023 - 21:16*

***Para Cristiane Marcolino, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, governo federal tem possibilitado criação de ambiente favorável para setor naval***

Em 2022 o estaleiro Brasfels foi o responsável por 79,99% dos empregos gerados no município de Angra dos Reis (RJ), gerando 3.734 postos de trabalho de janeiro a dezembro, segundo o Ministério



do Trabalho e Previdência. De acordo com o estaleiro, o setor de construção naval tem mostrado perspectivas positivas para o futuro e a expectativa é que o número dobre neste ano.

"Estamos totalmente comprometidos com nossos projetos em andamento, ou seja, FPSO Almirante Tamandaré e Petrobras FPSO P-78, além de nos prepararmos para a chegada da construção dos Projetos Petrobras FPSO P-80 e P-83 para iniciar este ano", destacou em nota à Portos e Navios.

O "Almirante Tamandaré" será a maior unidade produtora de petróleo offshore no país e uma das maiores do mundo. Terá capacidade diária de processamento de 225 mil barris de petróleo e 12 milhões de metros cúbicos de gás. O FPSO (unidade flutuante de armazenamento e transferência) também terá capacidade de injeção de água de 250 mil barris por dia e capacidade mínima de armazenamento de 1,4 milhão de barris de petróleo bruto.

Já a plataforma P-78 tem capacidade de processamento diário de 180 mil barris de óleo e de 7,2 milhões de m<sup>3</sup> de gás, incorporando soluções que abrangem a ampliação da eficiência energética, novas tecnologias de separação e reinjeção de CO<sub>2</sub> e redução da queima de rotina.

Com os FPSOs, o estaleiro Brasfels abriu oportunidades de trabalho para os cargos de soldador de tubulação, soldador de estrutura, encanador, montador, pintor, líder de tubulação, eletricista, isolador e outros, além de vagas administrativas. As oportunidades estão aparecendo em outros estados com estaleiros de grande porte. Para Cristiane Marcolino, presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Angra dos Reis, o governo federal tem possibilitado a criação de um ambiente favorável para o setor naval, que vislumbra a possibilidade de incentivos fiscais, programas de financiamento e principalmente a abertura de diálogo com os sindicatos. Ela contou que hoje vêm sendo reativados antigos planos e voltaram a ser discutidos temas importantes, como a qualificação e requalificação da mão de obra.

"Estamos com um fórum do Rio de Janeiro, organizando um seminário, que vai acontecer em Brasília. Tudo isso porque, hoje, temos diálogo com o governo federal. Discutimos a indústria naval desde 2015, quando veio a Lava Jato, que acabou atingindo as empresas, as operações foram paralisadas e tivemos uma grande demissão de trabalhadores metalúrgicos do setor naval, não só de Angra. De lá pra cá, estávamos discutindo a indústria naval sem êxito nenhum, porque o governo federal nunca nos ouvia", relatou.

No final de 2022, o estaleiro Jurong (ES) fechou um acordo com a Petrobras para criar 6 mil vagas de emprego para a construção do FPSO P-82, entre 2023 e 2026. Além disso, em 2023, cinco unidades entrarão em operação. A P-71 que está em rampa de produção, o FPSO Anna Nery, que está em fase de preparação offshore para início de produção, assim como o FPSO Almirante Barroso. Já o FPSO Anita Garibaldi está em fase final de comissionamento no estaleiro Jurong e o FPSO Sepetiba está em integração e comissionamento.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

## **ESTEIRA DE DESCARGA CEDE E INTERROMPE OPERAÇÕES EM TERMINAL DA ALUMAR**

*Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 29/03/2023 - 21:11*



### **De acordo com companhia danos foram apenas materiais**

Uma falha no sistema de correias do píer interrompeu as operações de descarregamento de bauxita, carvão, coque e piche, no último sábado, 25, do Consórcio de Alumínio do Maranhão (Alumar). De acordo com a companhia, não havia movimentação de pessoas no local e os danos foram apenas materiais, por enquanto ainda não há datas para retomar a normalidade das atividades. "Investigações estão em andamento e os potenciais impactos na produção estão sendo avaliados, porém a refinaria e a redução seguem operando com estoques", comentou a Alumar.

Instalada em São Luís, a companhia é formada por um consórcio entre as mineradoras transnacionais Alcoa, Rio Tinto e South32. É uma das maiores produtoras de alumina e alumínio do mundo, e uma das maiores empresas instaladas no Maranhão, conta com cerca de 90% de seus colaboradores maranhenses e com centenas de fornecedores locais.

Nos últimos anos, o porto implementou avanços significativos com a ampliação dos estudos com foco em biodiversidade na área portuária, realização de parcerias com universidades e implementação de agenda ambiental. Entre outras melhorias, essas ações proporcionaram uma evolução no Índice de Desempenho Ambiental (IDA) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), colocando ele como terceiro melhor terminal privado e um dos melhores do país no ranking de 2022.

De acordo com Francinaldo Matos, Superintendente de Meio Ambiente, para a Alumar, é importante garantir a sustentabilidade em suas operações, especialmente no ambiente portuário, o qual é tão suscetível a variações hidrodinâmicas e flutuações naturais. "O ambiente estuarino, de transição entre o rio e mar, possui a função ambiental específica de suportar a biota aquática para o desenvolvimento de recursos pesqueiros, como peixes e crustáceos, tão importantes para as comunidades vizinhas. Por isso, nos estudos ambientais que realizamos, sempre contamos com a participação e engajamento dessas comunidades", destacou.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 29/03/2023**

## **PSVS E OSRVS CORRESPONDEM A QUASE 50% DA FROTA OFFSHORE SOB BANDEIRA BRASILEIRA**

**Por Danilo Oliveira OFFSHORE 29/03/2023 - 20:50**



*Barcos de apoio de bandeira estrangeira que operam em AJB totalizam 41 unidades, incluindo também outros tipos de embarcações especializadas, como PLSVs, RSVs, aliviadores e supplies multipropósito*

A frota de apoio marítimo sob a bandeira brasileira, 90% das operações em águas nacionais, totaliza 377 embarcações, segundo dados do último relatório produzido pela Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma). A maior parte, quase 50%, corresponde a PSVs (transporte de suprimentos) e a OSRVs (combate a derramamento de óleo), que somam 178 unidades. Em seguida, aparecem na lista 78 LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), 49 AHTS (manuseio de âncoras), 25 crew boats (transporte de tripulantes) e FSVs (supridores de cargas rápidas), 16 RSVs (embarcações equipadas com robôs), 10 PLSVs (lançamento de linhas), 9 MPSVs (multipropósito) e 8 SDSVs (mergulho raso).

A frota da Bram/Alfanave tem 60 unidades de bandeira brasileira, das quais 42 PSVs/OSRVs e 10 AHTS, entre outros tipos. Das 44 embarcações de bandeira nacional da CBO listadas, 25 são PSVs/OSRVs, 14 AHTS e 5 RSVs. Com 42 unidades de bandeira brasileira, a Starnav reúne em sua frota 21 PSVs/OSRVs, 17 LH/SVs e 2 AHTS. Já a Wilson Sons Ultratug tem em bandeira nacional 23 PSVs/OSRVs e 2 PLSVs. Os dados consolidados pelo Syndarma/Abeam têm como referência o último mês de janeiro.

Já a frota de apoio marítimo de bandeira estrangeira que opera no Brasil totaliza 41 embarcações, que representam 10% da frota de suporte offshore que opera em águas jurisdicionais brasileiras (AJB). As empresas com mais unidades de bandeiras estrangeiras são a Bram/Alfanave, com 6 unidades (4 PSVs/OSRVs e 2 WSVs [estimulação de poços]); DOF/Norskan, com 5 (2 PLSVs, 2 RSVs e 1 MPSV); e a OSM, com 4 (2 CTVs [transferência de produção], 1 MPSV e 1 flotel [apoio atividades de plataformas]).

O Syndarma/Abeam acredita que a demanda, somada ao marco regulatório brasileiro (Lei 9.432/1997), geraram a decisão de investimentos em novas embarcações no país, e adequações/modernização nas unidades existentes, com maior tecnologia e elevado valor aportado por várias empresas de navegação brasileiras.

A entidade observa demandas pelos mais variados tipos de embarcações de apoio marítimo para atender à indústria de petróleo e gás na costa brasileira em razão da diversidade de fainas que as embarcações de apoio marítimo podem realizar. Para o Syndarma/Abeam, o crescimento da frota tem por base o marco regulatório da navegação (Lei 9.432/97, que consolidou a política pública setorial de prioridade de emprego da bandeira brasileira, através de uma equação inteligente de fomento à construção de embarcações no Brasil.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

## ANTAQ APROVA REVISÕES TARIFÁRIAS NOS PORTOS DE PELOTAS E SANTANA

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/03/2023 - 16:51*



*Agência negou pedido da CDRJ de diferimento do reajuste de tarifa do Porto do Rio de Janeiro*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou as revisões tarifárias dos portos organizados de Pelotas (RS) e de Santana (AP) dentro do novo modelo de padronização tarifária estabelecido pela Agência pela Resolução Antaq nº 61, de 2021.

A homologação dos novos valores aprovados pela diretoria colegiada da autarquia será

efetivada após manifestação do Poder Concedente e do Ministério da Economia, vencido o período legal de 15 dias úteis após a publicação da decisão da Antaq.

A última revisão tarifária do Porto de Pelotas aconteceu em maio de 2015. Por esse motivo, foi autorizada uma Receita Tarifária Anual (RAT) projetada de R\$ 672.677,65 para o período de referência subsequente à revisão, equivalente a um Índice de Reajuste Médio (IRT) de 53,4% e um Efeito Médio Tarifário (EMT) de 62,64%.

Já no Porto de Santana, a Antaq aprovou uma RAT projetada de R\$18.770.263,00 para o período de referência subsequente à revisão, equivalendo a um IRT de 62,42% e um EMT de 59,07%.

### CDRJ

A diretoria colegiada da Antaq negou o pedido da autoridade portuária da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) de diferimento da Tabela I da nova estrutura tarifária do porto carioca. O motivo do



pedido seria um novo estudo feito pela autoridade que demonstrava possíveis impactos na movimentação de carga no porto em função da nova estrutura tarifária.

A negativa do pedido veio após a autarquia considerar que a autoridade portuária já havia entregado uma análise de impacto. O processo de discussão sobre a nova tarifa do porto está em vigor desde a aprovação da instrução normativa 61/2021 da Antaq.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

## PORTOS RS RESTABELECE SINALIZAÇÃO NÁUTICA NO ACESSO AO PORTO DE RIO GRANDE

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/03/2023 - 16:51*

A Gerência de Engenharia Marítima e Hidroviária da Diretoria de Infraestrutura da Portos RS reinstalou, na manhã desta quarta-feira (29), a boia número 06 localizada fora da Barra do Rio Grande. O equipamento, importante para a sinalização náutica do acesso ao Porto de Rio Grande e hidrovía interior, havia se soltado em razão das condições climáticas.

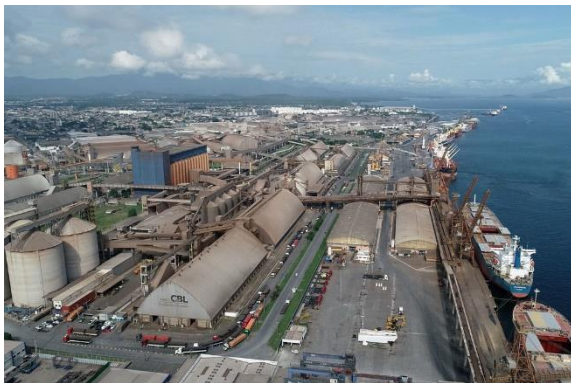
De acordo com o gerente de engenharia marítima e hidroviária da Empresa Pública, Eduardo Ferreira Schuler, houve o lançamento de um conjunto novo de sinalização náutica composto por boia de sinalização, lanterna e equipamentos de fundeio.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

## NOVAS TABELAS TARIFÁRIAS NOS PORTOS DO PARANÁ ENTRAM EM VIGOR SÁBADO, 1º DE ABRIL

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/03/2023 - 16:51*



Novas tabelas de tarifas portuárias passam a valer no Paraná a partir do próximo sábado, 1º de abril. Nos portos de Paranaguá e Antonina, a proposta de reajuste aplicada foi discutida com a comunidade portuária desde 2021, antes da efetivação e aprovação pela agência reguladora.

Como autoridade portuária, a Portos do Paraná é responsável pela manutenção, expansão e modernização da infraestrutura dos Portos de Paranaguá e Antonina. “Os recursos oriundos das tarifas são aplicados para manter a competitividade dos portos

do Paraná frente à demanda por exportações e importações da economia estadual, regional e nacional”, afirma o diretor-presidente Luiz Fernando Garcia.

As tarifas representam aproximadamente 70% das receitas da Portos do Paraná.

**TABELAS** – Cada porto paranaense é gerido conforme as respectivas características e informações financeiras. Por isso, o Porto de Antonina e o Porto de Paranaguá têm tabelas tarifárias distintas, refletindo a política de preços que mais faça sentido para a competitividade e sustentabilidade econômica de cada um.

Em geral, são oito taxas cobradas nas operações portuárias. A Tabela I trata das tarifas aplicadas pelo uso da Infraestrutura de Acesso Aquaviário (Inframár). Na sequência, existem as tabelas de tarifas aplicadas pelo uso das Instalações de Acostagem (cais), Infraestrutura Terrestre (pátios), Utilização de Armazéns e Utilização de equipamentos, além das tarifas por serviços diversos padronizados, uso temporário e as complementares.

São chamados de serviços diversos o uso das balanças de pesagem de caminhões e trens, scanners de cargas e os valores de água e esgoto e também de energia elétrica.

É classificada como uso temporário a utilização de áreas portuárias públicas para movimentação ou armazenagem de cargas que ainda não estejam prontas para o transporte.

Já as tabelas chamadas de complementares são as de tarifas de menor representatividade, que custeiam serviços administrativos, como a emissão de crachás, fornecimento de ramais telefônicos e as taxas para lanchas e rebocadores.

**DETERMINAÇÃO** – A atual revisão segue a padronização determinada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) em 2019. De acordo com a agência, todas as Autoridades Portuárias deveriam se adequar a um novo padrão.

“Até então, os portos ainda podiam fazer suas tabelas de formas diferentes. Com esta padronização, todas as tabelas seguem um mesmo modelo”, explica o gerente financeiro da Portos do Paraná, Lucas Sarmanho. O objetivo da padronização é facilitar o entendimento, para clientes e para a comunidade, sobre o que e quanto é cobrado em cada porto.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

## VALE ANUNCIA SETE ACORDOS NA CHINA PARA FORTALECER SUA AGENDA ESTRATÉGICA E SEU RELACIONAMENTO COM O PAÍS

*Da Redação ECONOMIA 29/03/2023 - 16:51*



*Acordos envolvem soluções de descarbonização, além de cooperação em pesquisa financeira, técnica e econômica*

A Vale anunciou nesta quarta-feira (29) a assinatura de sete acordos com diferentes parceiros chineses para reforçar sua agenda estratégica e estreitar seu relacionamento com a China. O anúncio foi feito durante o Seminário Empresarial Brasil-China, realizado por autoridades brasileiras e chinesas em Pequim, que contou com a presença do vice-presidente executivo de Assuntos Corporativos e Externos da Vale, Alexandre

Silva D'Ambrosio.

Os sete acordos incluem um Acordo de Investimento do Projeto para o projeto Morowali, na Indonésia; dois acordos para apoiar a agenda de descarbonização da empresa em parceria com um cliente chinês e um fornecedor chinês, respectivamente; dois MoUs de cooperação estratégica abrangentes assinados com os principais bancos chineses; e mais dois acordos para fortalecer a cooperação com universidades chinesas.

Esses acordos ocorrem em um momento em que a Vale comemora 50 anos desde seu primeiro embarque de minério de ferro para a China em 1973.

"Como parceira da China há 50 anos e fornecedora confiável de matérias-primas para a indústria siderúrgica chinesa, a Vale tem um compromisso de longo prazo com o mercado chinês", afirma Alexandre Silva D'Ambrosio. "Continuaremos a oferecer produtos de minério de ferro de alta qualidade ao país para apoiar o desenvolvimento contínuo de sua economia e aprofundar ainda mais nossa parceria estratégica em mineração sustentável e soluções de baixo carbono".

### **Acordo de Investimento do Projeto para a Indonésia**

A subsidiária da Vale na Indonésia (PT Vale Indonésia), juntamente com a Taiyuan Iron & Steel Co. Ltd. (Tisco) e a Shangdong Xinhai Technology Co. Planta de processamento de ferroníquel Electric



Furnace (RKEF) com uma produção anual mínima de 73.000 toneladas métricas de níquel e outras instalações de apoio no distrito de Morowali, Indonésia. O projeto utilizará energia movida a gás para fornecer eletricidade e está previsto para ser um projeto verde e de baixo carbono. A Tisco é uma produtora de aço inoxidável de renome mundial na maior empresa siderúrgica estatal da China, Baowu.

O projeto Morowali, anteriormente conhecido como Bahodopi, foi aprovado pelo Conselho de Administração da Vale em julho de 2022 e tem previsão de entrada em operação em 2025.

### ***Biochar desenvolvimento***

A Vale anunciou a assinatura de um acordo de cooperação com a Baoshan Iron & Steel Co., subsidiária da China Baowu, para o desenvolvimento e aplicação de biocarvão na indústria siderúrgica. Produzido a partir de biomassa, o biochar está sendo considerado um substituto do carvão no processo siderúrgico, com potencial para reduzir as emissões de carbono na produção de aço.

Embora ainda não haja casos de aplicação industrial de biocarvão em siderúrgicas na China, o setor considera a energia da biomassa como uma rota técnica estratégica para a metalurgia de baixo carbono.

Para a Vale, é fundamental estar envolvida no desenvolvimento dessa tecnologia, que contribuirá para sua meta de reduzir em 15% as emissões de escopo 3 até 2035.

### ***Motoniveladora de emissão zero***

A Vale também anunciou um MoU com a XCMG, o maior grupo de empresas da China na indústria de maquinário de construção, para co-desenvolver a primeira motoniveladora de emissão zero do mundo para atividades de mineração. O equipamento, usado para nivelar acessos a minas, será testado em minas nos estados de Minas Gerais e Pará, no Brasil. Caso seja aprovado após os testes, a Vale pretende adquirir diversos modelos nos próximos anos. Hoje, a empresa possui uma frota de 90 motoniveladoras.

Atualmente, a Vale está testando dois caminhões fora-de-estrada elétricos fabricados pela XCMG, ambos com capacidade de 72t - um em Minas Gerais, Brasil, e outro na Indonésia.

A substituição de equipamentos movidos a combustível por modelos elétricos ou de baixa emissão é fundamental para que a Vale atinja sua meta de reduzir em 33% suas emissões de escopos 1 e 2 até 2030.

### ***Cooperação financeira***

A Vale assinou Memorandos de Entendimento (MoUs) plurianuais com o Banco Industrial e Comercial da China (ICBC) e com o Banco da China (BOC), respectivamente. Os MoUs são concebidos para apoiar o desenvolvimento de negócios da Vale e fortalecer as parcerias entre a Vale e os dois principais bancos chineses.

De acordo com os MoUs, os dois bancos chineses pretendem fornecer suporte de crédito à Vale por meio de linhas de crédito, financiamento de projetos, financiamento comercial, financiamento de ativos, garantias bancárias, entre outros.

A Vale e os dois bancos também pretendem aprofundar ainda mais sua colaboração no combate às mudanças climáticas, incluindo finanças verdes, energia renovável e outras oportunidades que surgem com a transição energética.

### ***Cooperação técnica***

A Vale também anunciou que assinou um acordo de cooperação com a Central South University (CSU) para fortalecer sua cooperação técnica. Este acordo segue a assinatura do contrato de doação entre a Vale e a CSU anunciado em fevereiro deste ano. Pelo acordo de doação, a Vale doará US\$ 5,81 milhões para apoiar a CSU no estabelecimento de um novo laboratório ocupando uma área total de cerca de 3.000 metros quadrados para metalurgia de baixo carbono e hidrogênio.

Pelo novo acordo de cooperação, a Vale fortalecerá a cooperação técnica com a CSU em vários aspectos, como pesquisa em sinterização e pelotização de baixo carbono, siderurgia de alta eficiência e aproveitamento de H2.

### **Cooperação em pesquisa econômica**

A Vale e a Universidade de Tsinghua assinaram um acordo de parceria de quatro anos, segundo o qual a Vale continuará a apoiar o Centro Acadêmico de Prática e Pensamento Econômico Chinês (“ACCEPT”) da Universidade de Tsinghua no aprofundamento da compreensão da prática e pensamento econômico da China e da disciplina de Governo e Economia de Mercado. A parceria entre a Vale e a ACCEPT teve início em abril de 2019.

Fundada pelo professor David Daokui Li, renomado economista chinês, em abril de 2018, a ACCEPT tem como foco a pesquisa em economia governamental e de mercado, promove a pesquisa econômica com características chinesas.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

### **ARTIGO - COMPENSAÇÕES PARA CIDADES PORTUÁRIAS**

*Por Adilson Luiz Gonçalves OPINIÃO 29/03/2023 - 16:51*



Não é de hoje que o tema é abordado.

Eu mesmo, em 2012, publiquei um artigo abordando esse tema, sob forma de uma analogia com os royalties de petróleo.

Esses royalties são compensações pagas ao governo, por empresas que exploram hidrocarbonetos em território nacional, como forma de compensação por potenciais danos sociais e ambientais gerados na região de exploração.

#### **PUBLICIDADE**

Ecobrasil 2023

Atualmente, estados e municípios onde ocorre a extração de hidrocarbonetos tem direito à maioria desses royalties, com a seguinte divisão: União: 40%; estados: 22,5%; municípios produtores: 30%, sendo que os restantes 7,5% são distribuídos para todos os municípios e estados da Federação.

Os valores dessa divisão decorrem, em geral, de alíquotas de 10%, para as cobranças mensais, e de 5%, em cobranças trimestrais.

Segundo a ANP, a estimativa de arrecadação de royalties da produção de petróleo e gás natural em 2022 é de R\$ 61 bilhões.

De acordo com a Confederação Nacional de Municípios (CNM), 30 cidades do País recebem cerca de 70% do montante destinado aos municípios onde ocorre a produção. Para os demais, um dos critérios para a distribuição dos 7,5% remanescentes é a faixa litorânea. A cidade de Santos, sede do principal porto do Brasil, responsável por mais de 25% do comércio exterior do País, recebe um valor pífio, por esse motivo.

Também merece menção outros tipos de royalties: os derivados de hidrelétricas (“royalties da água”) e da mineração, também revertidos para as regiões onde essas atividades são desenvolvidas.

Segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), em 2022 essa arrecadação foi da ordem de R\$ 8,3 milhões. No caso de royalties de mineração, em 2021 foram arrecadados aproximadamente R\$ 10 bilhões, segundo o Instituto Brasileiro de Mineração (IBRAM).



Mas, o que tem a ver os royalties de petróleo, água e mineração com as propostas de compensações financeiras às cidades portuárias?

Bem, a própria definição dos royalties de petróleo, que não é muito diferente das demais, explica: compensação por danos sociais e ambientais, mesmo que potenciais, na medida em que a arrecadação é feita sobre o montante do valor da produção, independentemente de casos concretos.

Nem é preciso enfatizar a importância dessa receita para o Rio de Janeiro.

Essa arrecadação, como já mencionado, não é indenizatória, mas compensatória, e cobrada sobre a produção.

Daí a existência de propostas para que as cidades portuárias também recebam compensações financeiras por abrigarem portos, elos da cadeia logística responsáveis pelo escoamento de 95% do comércio exterior brasileiro.

Os portos geram empregos e tributos para essas cidades, mas também geram impactos negativos no ambiente urbano. No caso de portos públicos delegados a estados e municípios, essas compensações são, em tese, de melhor equacionamento, o que não vale necessariamente para os complexos portuários geridos diretamente pelo Governo Federal, ainda mais depois da Lei Federal nº 12.815/2013, que tirou o caráter deliberativo dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs).

Mas, mesmo antes dessa lei, já havia movimentos com esse objetivo, caso da Proposta de Emenda à Constituição nº 318/2008, de autoria do então Deputado Federal Vicentinho, que propunha “o repasse de 5% do Imposto de Importação sobre Produtos Estrangeiros aos municípios que hospedam zonas primárias aduaneiras”. Essa PEC foi seguidamente arquivada e desarquivada ao longo do tempo. Em 2019, o autor requereu novo desarquivamento, no que foi atendido. Quando da elaboração deste artigo, foi constatado que o Relator designado emitiu Parecer pela admissibilidade do pleito que, continua em tramitação.

Posteriormente, houve iniciativa similar, porém descontinuada. Trata-se da Proposta de Emenda à Constituição nº 24/2009, de autoria do ex-Senador Osmar Dias, que propunha a destinação de 2% do produto da arrecadação do imposto sobre importação para os municípios portuários, que teve o mérito reconhecido, mas foi rejeitada e arquivada.

Posteriormente, o Projeto de Lei 4311/2016, de autoria do ex-Deputado Federal João Paulo Papa, propôs a destinação de, no mínimo, 50% do valor arrecadado em arrendamentos para investimento em infraestrutura no porto de origem, também arquivado.

Ainda em tramitação, temos o Projeto de Lei nº 623/2021, de autoria da Deputada Federal Rosana Valle, propõe a destinação de 25% (vinte e cinco por cento) do valor de outorga de arrendamentos terminais portuários e de concessões de instalações portuárias e afins aos municípios onde estão ou serão localizados. Fora o percentual, a minuta do PL foi de minha autoria, disponibilizada à Deputada no início de 2021, por conta de sua representatividade.

Por fim, há o Projeto de Lei nº 2631/2022, do Senador Flávio Arns, que propõe a destinação até 1,5% da receita auferida nos portos delegados para fins de compensação dos municípios impactados pela atividade portuária, também em fase de tramitação. Sugerir ao Senador que o alcance do PL seja ampliado para todos os portos públicos.

Além desses projetos do Legislativo Federal, também houve estudo da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB-Santos, de 2017, que previa a destinação dos recursos arrecadados pelo Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Segundo os membros dessa Comissão, a arrecadação do AFRMM à época, era de R\$ 5 bilhões/ano. O projeto visava promover alteração legislativa, de forma a destinar 50% dessa arrecadação para os municípios portuários. Não foi identificada evolução dessa proposta. No mais, hoje ela sofreria a concorrência dos desdobramentos da BR do Mar.

Também houve sugestões de destinação de percentual da arrecadação da Receita Federal nos portos para as cidades portuárias.

Enfim, sugestões e iniciativas não faltaram ou faltam, e temos três efetivamente em tramitação, com seus autores ainda investidos de mandatos.

A diferença em favor dos PLs é que eles não têm a complexidade de tramitação de uma PEC, por não afetarem o Sistema Tributário Nacional. Mas, isso não assegura que tenham tramitação mais rápida ou, sequer, prosperem. Isso ocorre muito em função de interesses dos não beneficiados, provavelmente por entenderem que recursos que vão para os cofres da União atendem melhor às demandas de quem representam. Para que prosperem, é fundamental a conscientização e mobilização dos dirigentes de municípios portuários, inclusive atuando junto ao Governo Federal e a seus representantes no Congresso Nacional, para que as cidades portuárias recebam tratamento similar ao dado àquelas que recebem royalties de petróleo e gás, água ou mineração.

Trata-se de uma questão de isonomia que contempla constitucionalidade, juridicidade, adequação legislativa e mérito, cujo único precedente perigoso é o fato de ainda não ter sido consumada.

No mais, se aprovar pleitos similares poderá ensejar reivindicações análogas em benefício de municípios onde se localizem infraestruturas federais, não há que simplesmente negá-las, mas que aferir se elas são pertinentes e justas.

Isso é basilar em regimes democráticos, e é nos municípios que a vida econômica e social ocorre em plenitude.

**Adilson Luiz Gonçalves é engenheiro, pesquisador universitário e escritor. Membro da Academia Santista de Letras**

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/03/2023

## APOIO MARÍTIMO COMEÇA ANO COM FROTA DE QUASE 420 EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 28/03/2023 - 22:55



**Arquivo/Steferson Faria (Agência Petrobras)**

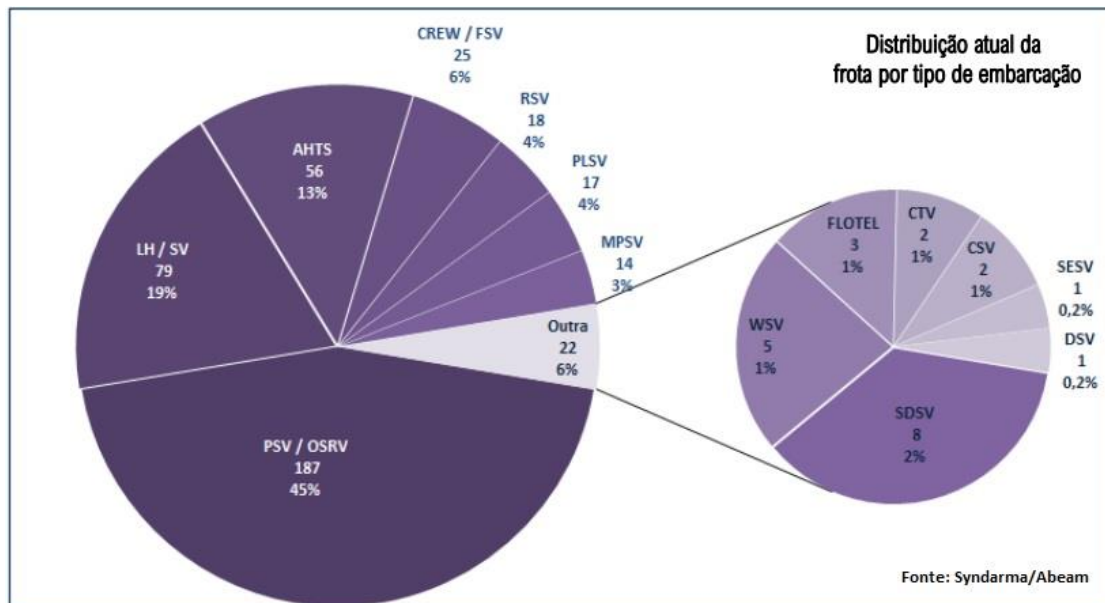
*Unidades de apoio offshore sob bandeira nacional corresponderam a 90%, segundo relatório mais recente Syndarma/Abeam. PSVs e OSRVs totalizaram 187 barcos, 45% do total*

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras fechou o primeiro mês do ano com um total de 418 embarcações, mesmo número de dezembro passado e acima das 395 unidades registradas em janeiro de 2022. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), 377 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 41 de bandeira estrangeira, na posição de janeiro de 2023. Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 105 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 105 de bandeira brasileira. Cerca de 69 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

As embarcações com bandeira nacional representam 90% da frota de apoio offshore, assim como em dezembro de 2022, enquanto 10% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Em dezembro, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 418 embarcações,

das quais 377 de bandeira brasileira e 41 de bandeiras estrangeiras. Em novembro, eram 420 embarcações, das quais 377 de bandeira brasileira e 43 de bandeiras estrangeiras.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.



230928-frota-abeam-distribuicao-por-tipo-janeiro-2023.jpg

De acordo com a publicação, a frota em janeiro era composta por 45% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 187 barcos. Outros 19% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que agora correspondem a 79 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 56 unidades no período (13%), enquanto 25 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 RSVs (embarcações equipadas com robôs), 17 PLSVs (lançamento de linhas) e 14 MPSVs (multipropósito).

A Bram Offshore/Alfanave continua sendo a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, com 60 unidades (6 são estrangeiras). A CBO, que opera 44 barcos de apoio, todos de bandeira brasileira, recuperou a segunda posição nesta última atualização. A Starnav vem em seguida, com 42 barcos de pavilhão nacional, um a mais que em dezembro.

Segundo o relatório, 25 embarcações de bandeira brasileira faziam parte da frota da Wilson Sons Ultratug em janeiro. A Oceanpact e a Tranship, ambas com 24 barcos de apoio de bandeira brasileira cada, e a DOF/Norskkan com 22 unidades (17 de bandeira brasileira e 5 de bandeira estrangeira) aparecem na sequência. Já a Camorim tinha nesse período 17 unidades em sua frota, todas de bandeira brasileira.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 46 PSVs/OSRVs, 10 AHTS, dois PLSVs, dois RSVs, dois MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em janeiro, tinha mais AHTS: 14 embarcações desse tipo. A Tranship foi a empresa no período com mais embarcações LH/SV: 22 unidades, seguida pela Starnav, com 17, e pela Camorim, com 16. Confira abaixo a quantidade e os tipos de embarcações da frota de cada empresa, entre as associadas Abeam.

### Empresas Associadas - Frota de bandeira brasileira e estrangeira - Ordem decrescente

Grupo	PSV / OSRV	LH / SV	AHTS	RSV	PLSV	MPSV	SDSV	WSV	CREW / FSV	CSV	CTV	FLOTEL	SESV	DSV	Total
BRAM / ALFANAIVE	46		10	2	2	2		4							66
CBO	25		14	5											44
STARNAV	21	17	2		1	1									42
WSUT	23				2										25
OCEANPACT	11	2	3	3		3			2						24
TRANSHIP	1	22	1												24
DOF / NORSKAN			9	5	5	2								1	22
CAMORIM	1	16													17
BRAVANTE	12												1		13
FARSTAD	1		3	1		1				1					7
MAERSK	2		5												7
UP OFFSHORE	7														7
ASGAARD BOURBON	1		3					1							5
CMM	5														5
MARLIN	4		1								2	1			4
OCEÂNICA			1			1	3								5
SIEM	4								1						5
OSM						1									4
SAPURA					4										4
TECHNIP					1	2					1				4
ASSO MARÍTIMA	2		1												3
GALÁXIA	3														3
SURSEAT		1			2										3
DEEP SEA	1			1											2
POSIDONIA			2												2
SISTAC							2								2
FUGRO BRASIL				1											1
HORNBECK						1									1
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>58</b>	<b>55</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>352</b>

Fonte: Abeam

**230329-frota-abeam-associadas-janeiro-2023.jpg**

**Leia também: Frota de apoio marítimo em AJB cresceu 6% no último ano**

<https://www.portosenavios.com.br/noticias/offshore/frota-de-apoio-maritimo-cresceu-6-no-ultimo-ano>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/03/2023

### WILSON SONS TEM CRESCIMENTO DE 5% NA RECEITA LÍQUIDA DE REBOCADORES

Da Redação NAVEGAÇÃO 28/03/2023 - 21:50



Grupo divulgou seus resultados financeiros na última quinta-feira (23)

O ano de 2022 foi positivo para a Wilson Sons, com um crescimento de 5% na receita líquida dos rebocadores e com um aumento na receita média por manobra e operações especiais. Durante o ano passado, o estaleiro do grupo entregou o WS Centaurus e o WS Orion, que já estão em operação. São os dois primeiros de uma série de seis rebocadores com mais de 90 toneladas de tração estática, que se juntarão à sua frota até 2024, alcançando a marca de 150 embarcações construídas

nos estaleiros da companhia.

Nos terminais, o resultado, de acordo com a companhia, foi afetado pela escassez de contêineres vazios e gargalos logísticos globais, causando cancelamentos de escalas de navios. Apesar da queda de volume, a receita cresceu ligeiramente ano contra ano com o aumento da receita de armazenagem. Entretanto, a situação parece estar mudando, nos dois primeiros meses de 2023, os volumes agregados registraram crescimento de 5%. A companhia divulgou seus resultados financeiros na última quinta-feira (23), após o encerramento do pregão da bolsa de valores brasileira.

De acordo com Fernando Salek, CEO da empresa, os resultados refletem um mix de receita melhor na divisão de rebocadores; condições favoráveis de volume para o negócio de logística internacional, a Allink; maior atividade operacional na unidade de bases de apoio offshore; e o aumento da receita



de agência marítima. "Continuaremos buscando um desempenho de classe mundial da nossa infraestrutura, mantendo a segurança das nossas operações, e buscando consistentemente oportunidades para alavancar nossa posição de mercado, refletindo a resiliência do nosso modelo de negócio e a versatilidade dos nossos serviços para desafiar e transformar o transporte marítimo em benefício de todos os nossos stakeholders", destacou.

A Wilson Sons registrou lucro líquido de R\$ 113 milhões no quarto trimestre de 2022 (4T22), 169% superior ao mesmo período de 2021. No acumulado do ano passado, o lucro líquido da companhia foi de R\$ 339 milhões, apresentando um crescimento de 51% em relação a 2021. A receita líquida, por sua vez, somou R\$ 2,3 bilhões no ano, avançando mais de 6% sobre o comparativo. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) totalizou R\$ 939 milhões, ficando 9% acima de 2021.

Segunda a companhia, em 2022, a demanda por serviços associados ao mercado de energia offshore melhorou à medida que as atracações nas bases de apoio aumentaram 31% em relação a 2021, e os dias em operação da joint venture de embarcações de apoio offshore cresceram 20% ano contra ano. No 4T22, novos contratos de base de apoio foram assinados com a Petronas e a 3R Petroleum, e os PSVs Torda, Biguá e Fulmar começaram a operar sob novos contratos de quatro anos com a Petrobras.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 29/03/2023*

## PORTO ITAPOÁ INVESTE US\$ 25 MILHÕES EM RTGS HÍBRIDOS POR CONTROLE REMOTO

*Por Bianca Guilherme PORTOS E LOGÍSTICA 28/03/2023 - 21:58*



*Terminal também vem investindo na qualificação de mão de obra, em parceria com Senai*

Cada dia mais, o setor portuário tem buscado soluções tecnológicas que estejam alinhadas ao conceito ESG (sigla em inglês ESG representa a sustentabilidade ambiental, social e de governança corporativa). O Porto Itapoá (SC) adquiriu 10 novos guindastes móveis sobre pneus (RTGs) híbridos por controle remoto com capacidade para empilhar até seis contêineres. De acordo com o diretor de operações, meio ambiente e tecnologia, Sergni Pessoa Rosa Jr., o investimento está

alinhado às diretrizes socioambientais e contribui, também, para ampliar a agilidade das operações do terminal.

"Ele proporciona segurança e ergonomia para os colaboradores, ao invés dos colaboradores estarem na cabine, eles estarão em uma sala com equipamento de controle remoto, que será melhor e mais adequado para eles. E ainda traz benefícios para o meio ambiente, os RTGs híbridos só consomem 30%, comparados a um convencional, movido a diesel", destacou.

Com um investimento em torno de 25 milhões de dólares, o Porto Itapoá será o primeiro terminal portuário da América do Sul a operar RTGs por controle remoto. Os primeiros equipamentos chegam em maio, enquanto a segunda leva em novembro de 2023. O diretor acredita que o processo ainda precisa ser maturado com esses 10 equipamentos, mas a expectativa é que no futuro todos os equipamentos do porto sigam a mesma direção.

"Esse investimento também tem um grande impacto social, já estamos capacitando os operadores que vão trabalhar nestas máquinas e também preparando a sala onde eles passarão a trabalhar", disse Rosa Jr. O Porto, em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), vem formando mão de obra qualificada com a criação da segunda turma de mecânica e a primeira de engenharia elétrica. Os cursos têm duração de 12 a 14 meses, com 14 alunos em cada turma.

"Quanto mais tecnologia, mais conhecimento demanda para que o pessoal faça manutenção das máquinas. Na primeira turma de mecânica a gente conseguiu contratar quatro alunos como assistente de mecânico e dois como auxiliares de operação portuária. De 14 conseguimos aproveitar seis, fora os que foram para outras regiões. Ou seja, estamos preparando para nós e para toda a indústria da região", comentou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/03/2023

## USUÁRIOS CRITICAM DISPENSA DE METODOLOGIA PARA APURAR ABUSOS DA SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 28/03/2023 - 20:51



*Antaq manteve status quo por entender que não há necessidade de criar norma para estabelecer critérios para identificar abusividade em cobranças quando houve denúncias dos tomadores de serviço*

Associações que representam usuários de portos criticaram a decisão da diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que não identificou elementos que comprovem de forma categórica casos de abusividade na cobrança de sobre-estadias de contêineres. Representantes de embarcadores analisam quais os impactos para os tomadores do

serviço logístico e de que forma podem contestar os argumentos adotados pelo colegiado na última semana. Os usuários contestam, entre outros pontos, como é possível para a agência reguladora avaliar se o preço é abusivo sem uma norma para embasar tecnicamente esses critérios e dar segurança jurídica a essas análises.

A Antaq concluiu que não há abusividade de preços e que a prática de cobrança de sobre-estadia de contêineres no Brasil, em termos de custos e situações de cobrança, está ajustada à prática internacional, com exceção do Porto de Xangai, na China, onde são praticados preços inferiores. Na reunião de setembro de 2022 sobre esse processo, aberto em 2020, o diretor-relator à época, José Renato Fialho, recomendou a produção de um normativo por parte da Antaq. Na sessão da semana passada, porém, prevaleceu o voto da diretora-revisora, Flávia Takafashi, que propôs não entrar no mérito de qual seria a natureza da sobre-estadia e concluiu que não há necessidade de uma norma por não ter sido observada abusividade em tais práticas.

Após a decisão, a Associação Brasileira dos Usuários de Transportes e da Logística (Logística Brasil) estuda quais providências serão adotadas. A avaliação é que a diretoria da Antaq retrocedeu significativamente na regulação dos armadores por ter desconsiderado o estudo da equipe técnica, contidas na Análise de Impacto Regulatório (AIR) apresentada no processo. "Foi uma péssima sinalização para o mercado. Os servidores [da agência] ofereceram critério de abusividade que foi ignorado", afirmou o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas. Para a associação, a sobre-estadia de contêiner, à luz das leis brasileiras, precisa ter sua natureza definida porque o status quo leva à abusividade da cobrança e à sonegação fiscal.

A Logística Brasil, que apresentou denúncia sobre essas cobranças abusivas ao Tribunal de Contas da União (TCU), alega que indícios de sonegação fiscal fizeram com que a Corte de Contas determinasse, em processo de regulação de sobre-estadia de contêiner, o envio do processo à Receita Federal para apuração de sonegação fiscal. O TCU também determinou que a agência levasse em consideração a natureza jurídica da cobrança. "Entendemos que a diretoria da Antaq descumpriu a decisão do TCU no sentido de garantir modicidade de preços", afirmou Seixas à Portos e Navios.

O entendimento da associação é que, ainda que não caiba à Antaq apurar sonegação fiscal, quando um órgão público verifica que há indícios, como apontou o TCU, ele tem por dever ajustar os

normativos para que não haja sonegação fiscal. O argumento dos usuários é que o transportador marítimo não costuma comprovar que está recompondo o dano, como preveem as leis fiscais brasileiras sobre indenização. “O armador simplesmente cobra o que quer. É um mercado concentrado, com diversas falhas”, lamentou Seixas.

O diretor-presidente da Logística Brasil ponderou que a entidade continuará a apoiar a regulação no país e se manterá atuante na agenda setorial pró-regulação contra a emenda 54. Seixas ressaltou que é preciso separar o trabalho feito pelas áreas técnicas da decisão do colegiado. “Vamos tomar providências, estamos estudando quais serão. Houve um retrocesso grande provocado pela decisão de diretoria. Estamos separando os ‘deveres de casa’ que os servidores da Antaq do segundo e do terceiro escalões fizeram. Quem deixou de fazê-lo foi a diretoria, que abriu mão de criar talvez um belo modelo de regulação para o mundo”, declarou.

Para a Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport), ao não estabelecer critérios com limites para a sobre-estadia, a diretoria da Antaq passa para a sociedade que está preocupada em tutelar terminais de contêiner e transportadores marítimos. “A decisão da diretoria colegiada em afirmar que não identificou elementos que comprovem a abusividade da cobrança de sobre-estadias é resultado direto do modo de atuação da agência — regulação ex-post — desconhecendo a realidade sob a qual os importadores e exportadores estão sujeitos no dia-a-dia”, afirmou o diretor-executivo da Usuport, Paulo Villa.

Ele considera que existe um processo de desindustrialização em curso no país e que a diretoria da Antaq, com este tipo de decisão, está contribuindo para que isto ocorra mais rapidamente. “Se a agência atuasse preventivamente, cumprindo seu papel legal, ex-ante, certamente, evitaria problemas e facilitaria o comércio exterior, dando grande contribuição ao Brasil, o contrário do que está acontecendo”, apontou Villa.

Para o advogado Osvaldo Agripino, que representa associações de usuários, essa foi a pior decisão da história da Antaq, por entender que ela protege armadores estrangeiros e agentes intermediários, que se aproveitam de um modelo ex-post de regulação 'problemático' da agência, das greves da aduana, do Ministério da Agricultura e Pecuária e de caminhoneiros, para cobrarem valores considerados 'absurdos'. O jurista disse que os usuários foram surpreendidos com essa decisão da diretoria da Antaq, contrária aos estudos dos técnicos, que trabalharam quase três anos, e ouviram os usuários, indo na contramão da curva de aprendizado da agência.

“Um retrocesso. Estamos analisando os próximos passos e não gostaríamos de ir novamente ao TCU contra a Antaq. É uma luta de 10 anos. Decepcionante, pois depois de tudo isso, ironicamente, a diretoria ainda acredita que o usuário negocia o valor da diária de demurrage, quando ela é imposta, e que a maior parte dos problemas é resolvida nela, via denúncia do usuário”, afirmou o especialista do escritório Agripino & Ferreira.

Agripino alega que quase 100% das demandas são ajuizadas pelos credores no Judiciário que, diante de um valor abusivo, não têm critério do regulador, e a carga acaba condenada. “O armador tem na lei e nas convenções internacionais, a avaria grossa e a limitação da responsabilidade civil para reduzir o risco da sua operação. Ou seja, o Estado máximo para o armador e o Estado mínimo para quem paga a conta e tem o risco de pagar demurrage/detention em valores que podem chegar até 80 vezes o frete e 28 vezes o da carga”, criticou. “Esperamos que a diretoria reveja a sua decisão, totalmente desconectada com o que o usuário precisa e os estudos feitos por seus servidores, que questionam o status quo, que a diretoria manteve. É uma decisão contra o Brasil”, lamentou.

No voto contrário ao posicionamento da área técnica da Antaq e favorável à manutenção do status quo, a diretora-revisora justificou que não seria pertinente, neste momento, que a agência se manifestasse sobre a natureza jurídica da cobrança porque nem mesmo doutrinadores ou o poder judiciário chegaram ao entendimento consensual e também por haver dúvidas sobre a aplicação da natureza jurídica em relação ao Código Civil.



Fábio Barbalho Leite, sócio do Manesco Advogados, interpretou que o entendimento da Antaq de não propor normativa sobre a matéria no atual contexto da agência foi coerente com a decisão de não reconhecer abusividade na prática da cobrança de demurrage por armadores perante os importadores no Brasil, sem prejuízo de poder seguir apreciando situações concretas levadas a seu conhecimento por representações de interessados, como os usuários do porto, ou instâncias fiscalizadoras.

Barbalho Leite considera que o processo chegou ao fim após tomada de subsídios e produzida extensa análise da área técnica da Antaq. Ele avaliou que, numa rápida pesquisa na jurisprudência dos tribunais sobre o tema, se observa um maciço aval à cobrança, envolvendo as situações de reprimenda da cobrança quando diante de situações que possam ser atribuídas ao próprio armador ou em que a conta de cobrança incorra em desrespeito ao free time — período contratado em que autorizada a posse do contêiner pelo importador ou seu consignatário. Ou ainda em casos em que se tentou lançar a cobrança ao despachante aduaneiro, categoria a qual se entende não caber responsabilidade solidária em caso de demurrage.

“A decisão final da agência, porém, se bem analisada, trouxe uma brecha para a discussão da demurrage. É que, enquanto não tenha entendido haver um contexto de abusividade na cobrança, determinou que os armadores prestigiem a transparência na cobrança, fazendo tornar pública previamente todos os requisitos e condições relevantes da cobrança. A contrario sensu, portanto, ali onde ausente essa prévia clareza pode haver espaço para que o importador insurja-se quanto a algum aspecto da cobrança de demurrage. Justa brecha”, analisou Leite.

Camila Mendes Vianna Cardoso, sócia do Kincaid Mendes Vianna Advogados, também considera que a decisão da Antaq foi acertada e mantém o Brasil como um mercado competitivo frente ao cenário internacional. “A comparação com outras jurisdições marítimas ao redor do mundo provou que estamos dentro dos parâmetros internacionais e qualquer tentativa de intervenção estatal no preço do frete marítimo ou da demurrage (sobre-estadia de contêineres) seria prejudicial ao nosso país, criando um cenário de insegurança jurídica para qualquer empresa estrangeira que queira investir no Brasil”, comentou.

Para a advogada, o desfecho do tema na Antaq foi relevante do ponto de vista comercial, mas também do ponto de vista jurídico, uma vez que a diretoria da autarquia refutou a possibilidade de definição da natureza jurídica da demurrage, matéria que vem sendo abordada pelo poder Judiciário há mais de uma década. “Sem dúvida, precisamos melhorar a logística no Brasil para reduzir o tempo de espera dos navios e da retirada dos contêineres e toda a sociedade deve buscar uma maior eficiência no Brasil para sermos mais competitivos no comércio internacional”, analisou Camila.

O advogado Wesley Bento, considera que a decisão expressa uma autocontenção da agência, não somente em decorrência da controvérsia existente a respeito da natureza jurídica da demurrage de contêineres (de indenização propriamente dita, de remuneração dos transportadores ou de cláusula penal moratória), mas também da análise empírica que evidenciou que os preços de sobre-estadia no Brasil se assemelham ao cenário internacional e que o número de processos instaurados na temática da abusividade de cobrança de sobre-estadia não é representativo, quando comparadas ao número de transações de comércio exterior efetuadas no Brasil.

Bento ressaltou que a Antaq declarou que não ficou devidamente demonstrada com base em dados ou evidências a existência de uma falha de mercado decorrente da prática de preços abusivos na cobrança de sobre-estadia de contêineres que justifique a intervenção regulatória da agência. “Parece-me correta a opção da agência reguladora, cuja função precípua é de corrigir falhas de mercado no transporte marítimo, sobretudo diante da verificação da compatibilidade com os preços adotados no Brasil com o cenário internacional, que não justifica a excepcional intervenção nas relações jurídicas privadas”, disse.

O advogado, especialista em direito da infraestrutura e regulação e sócio da Bento Muniz Advocacia, lembrou que na decisão a Antaq se comprometeu a elaborar uma base de dados para fins de acompanhamento do comportamento de mercado de cobrança de demurrage, com vistas a realização

de um diagnóstico futuro, o que ele considera adequado diante da ausência de identificação de problema regulatório no cenário atual.

O desenvolvimento de metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêiner, tema 2.2 da Agenda regulatória (2021-2022), foi considerado cumprido pelo colegiado e arquivado. A Antaq determinou que as superintendências de regulação (SRG) e de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais elaborem uma base de dados com vistas à realização de diagnóstico futuro.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

## PORTO DE ITAGUAÍ RECEBERÁ UM DOS MAIORES PROJETOS DE ARRENDAMENTO EM PORTO PÚBLICO DA HISTÓRIA DO PAÍS

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28/03/2023 - 17:21*



*Avança o processo para a autoridade portuária licitar novo terminal de minério de ferro, que vai gerar empregos e impulsionar a economia*

A PortosRio deu mais um passo rumo à implantação de um novo terminal destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, no Porto de Itaguaí. Trata-se do projeto de arrendamento da instalação ITG-02, com uma estimativa de investimentos na ordem de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos de contrato e capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas por ano. No último dia 23, a Agência Nacional de

Transportes Aquaviários (Antaq) decidiu pela abertura de consulta pública, a primeira autorizada pela agência reguladora em 2023.

Os documentos preparatórios para a licitação da instalação portuária foram aprovados durante a 539ª Reunião Ordinária da diretoria da Antaq. Os diretores acordaram que o estudo que fundamenta a licitação está de acordo com a Resolução Normativa da ANTAQ nº 85/2022 e aprovaram a abertura de consulta pública, no intuito de obter subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização da licitação para o arrendamento do ITG-02. O período para o envio das contribuições, assim como o agendamento da data da audiência pública presencial, será determinado pela agência em momento posterior.

O futuro empreendimento, que ocupará uma área de 348.937m<sup>2</sup>, é considerado de grande relevância para o comércio exterior brasileiro, porque vai viabilizar a infraestrutura necessária para o escoamento da produção do Quadrilátero Ferrífero e consolidar o Porto de Itaguaí como principal complexo portuário do país na exportação de uma das mais importantes 'commodities', além de gerar benefícios econômicos e sociais ao longo dos 25 anos de operação, prazo renovável por igual período.

O diretor-presidente interino da PortosRio, Jean Paulo Castro e Silva, explica que "os estudos de demanda confirmam que há um esperado aumento de produção no Quadrilátero Ferrífero, em função de novas minas que entrarão em operação nos próximos anos, o que eleva a demanda para o escoamento da produção. Nesse cenário, a implantação de um novo terminal no porto aumentará a capacidade de escoamento dessa produção. Esse novo terminal adotará o estado da arte em equipamentos e processos para garantir uma operação de alta eficiência e com baixo impacto ambiental. Pela sua dimensão e impacto socioeconômico, este é o principal novo arrendamento da PortosRio e um dos mais importantes do país."

Sobre esse impacto socioeconômico do projeto, os estudos prévios realizados pela PortosRio apontam que, nos primeiros anos, serão gerados mais de 2.800 empregos indiretos durante as obras de implantação e, na operação, serão criados 250 empregos diretos e 1.800 indiretos. Estimativas indicam que o empreendimento proposto vai gerar um aumento significativo de arrecadação para o município



de Itaguaí, através do pagamento do Imposto Sobre Serviço (ISS), podendo totalizar R\$ 1,2 bilhão ao longo da vigência do contrato.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

### **CNA DEFENDE AMPLIAÇÃO DE PARCERIAS COM A CHINA**

*Da Redação ECONOMIA 28/03/2023 - 17:16*

*Para a entidade, países podem ser parceiros também na área de cooperação técnica e científica*

A diretora de Relações Internacionais da CNA, Sueme Mori, abordou as perspectivas da parceria Brasil-China no seminário multissetorial, realizado em Pequim, e destacou a necessidade de ampliar as parcerias entre os países.

O evento foi promovido pelo Ministério da Agricultura como parte da programação da missão empresarial ao país asiático. A CNA é uma das instituições brasileiras que compõem a comitiva do Mapa em uma ampla agenda para estreitar as relações comerciais com a China e está no país desde o dia 23 de março.

Além da Confederação, participaram da discussão a Capiac (China Association for the Promotion of International Agricultural Cooperation) e o Agricultural Bank of China.

“Eu expliquei o que a China representa em termos comerciais para o agro brasileiro e pontuei a necessidade de ampliarmos a parceria pensando, por exemplo, na cooperação técnica e científica entre os países”, afirmou Sueme.

A diretora disse ainda que Brasil e China têm uma agricultura que cresce baseada no aumento da produtividade por meio de pesquisa e tecnologia e uma cooperação técnica nessas áreas será importante para manter a produção com foco, entre outras questões, na sustentabilidade.

“Além disso, também abordei a defesa de interesses. Os dois países podem atuar juntos em fóruns multilaterais em defesa de temas comuns. São mercados emergentes com influência global e por isso precisamos ampliar nossa relação para além do comércio e do investimento”.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

### **VLI ALCANÇA RECEITA LÍQUIDA RECORDE EM 2022**

*Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28/03/2023 - 17:08*

A VLI – companhia de serviços logísticos multimodais que opera portos, ferrovias e terminais – finalizou o ano de 2022 com a maior receita líquida registrada em sua história. O montante de R\$ 7,65 bilhões, crescimento de 18% em comparação com 2021, foi acompanhado por outra marca recorde, de R\$ 3,36 bilhões de Ebitda recorrente (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização), um aumento de 13,4% ante o total do ano anterior. Foi a primeira vez em que a companhia superou o marco de R\$ 3 bilhões em 12 meses consecutivos neste indicador.

Os resultados se baseiam no atendimento a um mix estrategicamente diversificado de cargas, com movimentação de 60 milhões de toneladas nas ferrovias onde a companhia opera e elevação de 41 milhões de toneladas nos terminais portuários.

Os investimentos em ativos da companhia atingiram R\$ 1,9 bilhão em 2022. Os recursos foram alocados em projetos para aumento de capacidade de transporte e elevação portuária, extensão de vida útil e aumento de eficiência de ativos operacionais, assim como em projetos voltados para a preservação do meio ambiente e da saúde e segurança dos funcionários da companhia.

Entre os destaques da VLI no ano está o início do transporte de celulose solúvel para a LD Celulose, em um fluxo que parte da fábrica do cliente, no Triângulo Mineiro, em direção ao sistema portuário do

Espírito Santo por meio da Ferrovia Centro-Atlântica. Para esta operação, a VLI investiu cerca de R\$ 400 milhões para aquisição de vagões e locomotivas.

Além disso, a companhia iniciou as operações do Terminal Integrador de Porto Franco, no Maranhão, com capacidade de movimentação anual de 600 mil toneladas. Essa unidade de integração rodoferroviária reforça a atuação multimodal da companhia e está apta a receber carga transportada por caminhões para armazenamento e posterior transferência para o modal ferroviário, com destino à exportação por meio do sistema portuário de São Luís.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

### **ARTIGO - IN 2.111/2022: ESPERANÇA DE UM PERÍODO MOVIMENTADO NO SETOR ADUANEIRO E ALFANDEGÁRIO**

*Por Vitor da Costa Soares, Thais Karoline de Medeiros e Maria Karolina Araújo OPINIÃO 28/03/2023 - 16:54*



Publicada no mês de outubro de 2022, a Instrução Normativa (IN) nº 2.111/2022 da Receita Federal do Brasil (RFB) dispõe sobre as novas regras para a concessão e criação de portos secos em todo o território nacional.

O normativo tem o objetivo de atualizar as disposições legais, conformando-as com outras normas pertinentes para o setor, como, por exemplo, o Decreto nº 6.759/2009, também conhecido como Regulamento Aduaneiro, o Decreto nº 9.326/2018, que é o Acordo sobre a Facilitação do Comércio, e o Decreto nº

10.276/2020, responsável pela internalização da Convenção de Quioto.

A Instrução Normativa publicada é parte do denominado “Plano Consolidação” da Receita Federal, cujo objetivo é a redução do acervo regulatório a partir da concentração das disposições sobre determinados assuntos em um quantitativo menor de normativos. De tal modo, a IN nº 2.111/2022 revogou as Instruções Normativas SRF 80/1981, SRF 109/2000, RFB 1.208/2011, RFB 1.330/2013 e RFB 1.878/2019, unificando as disposições referentes à organização dos portos secos no país.

De acordo com o inciso I do art. 2º da IN nº 2.111/2022, portos secos, ou dry port, são áreas alfandegadas que estão localizadas em uma zona secundária e de uso público. Em outras palavras, isso significa que essas estações estão fora dos portos principais, sendo uma espécie de terminal terrestre que localizam-se, em regra, perto de regiões que possuem um volume intenso de cargas a serem comercializadas. Na prática, tais estações servem para desafogar o grande fluxo nos portos principais, concentrando, então, operações de movimentação, armazenagem, industrialização, manutenção ou despacho aduaneiro de bens — inclusive de viajantes — e mercadorias, sob controle aduaneiro.

O principal objetivo da IN nº 2.111/2022 é a organização dos serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias no porto seco, dando o aval para que as concessionárias e permissionárias passem a cobrar tarifas dos usuários envolvidos nas operações realizadas nesses estabelecimentos. Tais tarifas devem abranger todos os custos envolvidos na operação, como os necessários ao exercício da fiscalização aduaneira, bem como aqueles referentes a seguros e remuneração dos serviços, além dos atinentes à amortização de investimentos.

As concessionárias ou permissionárias dos portos ficam autorizadas, também, a auferir receitas acessórias por meio de serviços conexos aos usuários de prestação facultativa, sendo vedada, apenas, as cobranças por serviços necessários ao exercício de fiscalização ao enquadrá-los como se conexos fossem.

Além da autorização para cobrança de tarifas, a IN nº 2.111/2022 atualizou diversas outras questões pertinentes à atividade aduaneira dos portos secos, tais como localização, procedimento licitatório cabível e diretrizes para a elaboração do contrato de concessão ou permissão, e sua respectiva execução. Quanto à localização, a novidade é a possibilidade de previsão de mais de um município na área abrangida pelo contrato de concessão ou permissão. Assim, havendo justificativas técnicas e econômicas, torna-se possível a mudança de localidade do porto seco durante o prazo do contrato, isto é, sem que haja a necessidade de nova licitação.

Todo procedimento licitatório segue uma minuta de edital padrão que, agora, encontra-se sedimentada na Portaria RFB nº 277, publicada em dezembro de 2022. O edital, para cada caso, será elaborado pela Superintendência Regional da Receita Federal do Brasil (SRRF) — seguido sempre da análise posterior pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN) — e deverá prever as informações específicas exigidas pela IN RFB nº 2111/2022.

Antes da efetiva assinatura do contrato, a permissionária deverá prestar garantia sob qualquer das modalidades previstas na nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/21), isto é, caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública emitidos sob a forma escritural; seguro-garantia; e, fiança bancária.

A minuta padrão aprovada pela Portaria RFB nº 277/2022 prevê que essa garantia deve obedecer ao limite de 5% do valor da receita bruta estimada para todo o período do contrato. Por sua vez, em se tratando de obras que, comprovadamente, envolvam riscos financeiros consideráveis, tal limite poderá ser elevado para 10% do mesmo valor. De todo modo, a exigência da garantia jamais poderá ser empecilho para o ingresso no procedimento licitatório.

As novas normas de porto seco (IN nº 2.111/2022 e Portaria RFB nº 277/2022), demonstram um esforço da Receita Federal para estruturar o setor em bases sólidas, afastando a insegurança jurídica instalada nos últimos anos em razão da mudança recorrente do regime jurídico aplicável a esses estabelecimentos.

Espera-se que essa iniciativa seja propulsora de grande aquecimento no setor portuário no ano de 2023, elevando os investimentos na área e provocando um aumento na quantidade de portos secos existentes no Brasil – que estão, atualmente, na média de 60 estabelecimentos, número ainda considerado baixo para a extensão do nosso país.

Vitor da Costa Soares, Thais Karoline de Medeiros e Maria Karolina Araújo são advogados da área de Direito Tributário e Aduaneiro de Martorelli Advogados

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 29/03/2023

## BRASIL É O PRIMEIRO PAÍS DO MUNDO QUE TERÁ GUIA DE SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 28/03/2023 - 11:12



O Brasil é o primeiro país do mundo que terá um guia de sustentabilidade portuária, resultado de pesquisa inédita realizada pelo Grupo de Pesquisa LabPortos da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), em parceria com a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH). O guia tem apoio institucional da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), onde tem lançamento nesta terça-feira (28), em Brasília.

Com o título "Guia de Melhores Práticas de Sustentabilidade Portuária: A Estratégia ESG", a pesquisa destaca 42 melhores práticas ambientais, 43 sociais e 13 de governança nos portos privados e públicos do país. Além disso, revela a tipologia



das melhores práticas de sustentabilidade no setor portuário, denominada de os 6 P's da sustentabilidade. Elas foram classificadas como políticas, programas, processos, planos, projetos e parcerias. Autoridades do setor já confirmaram presença no evento de lançamento.

Segundo a organização do guia, a publicação é inédita no mundo e ocorre no momento em o IPCC (Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas da ONU) acaba de divulgar um novo relatório alertando para o fato de que, se manter o aquecimento global na taxa de 1,5°C, será preciso reduzir as emissões globais de gases de efeito estufa pela metade até 2030, 48%, e até 99% até 2050. As grandes bolsas de valores do mundo e os órgãos reguladores do setor de infraestrutura e logística estão criando normas e resoluções de conduta sustentáveis. Elas focam em gestão de riscos, resiliência e enfrentamento às mudanças climáticas, além de buscar padronização dos modelos de divulgação dos relatos de sustentabilidade.

### **Melhores práticas**

Entre as melhores práticas ambientais, o guia identificou, por exemplo, implantação de política de compras sustentáveis e políticas de enfrentamento às mudanças climáticas e de descarbonização, adoção dos ODS no planejamento estratégico, ampliação do uso de fontes alternativas de energia e de captação de água, para reduzir a captação no sistema público. Também se constatou a prática de coleta e tratamento de resíduos plásticos retirados de praias, manguezais e outras áreas sensíveis e incentivo ao recebimento de navios mais eficientes ambientalmente.

No social, a pesquisa comprovou o aumento da preocupação dos portos com as interações com a sociedade. Alguns exemplos das melhores práticas sociais são implantação de projetos de desenvolvimento socioeconômico para povos originários e comunidades tradicionais de pescadores, caiçaras, quilombolas, ribeirinhos e de terreiro. Além disso, identificou pagamento de auxílio financeiro a alunos matriculados em escolas, fomento de novos negócios, geração de emprego e renda, promoção e preservação da história local e regional, assim como implantação de espaço comunitário em locais com alto índice de uso de drogas e violência.

Na área de governança, o guia incluiu, entre as melhores práticas, ações anticorrupção, com adoção de padrões de conduta e acompanhamento de qualquer tipo de contribuição a entidades públicas e privadas. Observou-se, ainda, melhoria contínua de gestão integrada, atendendo à legislação, além de ações que garantam maior transparência de ações, programas de gestão de riscos, melhoria dos canais de comunicação com a população e programas de compliance.

### **Stakeholders e temas materiais**

Além de mostrar as melhores práticas, o guia identificou que o setor tem 99 grupos de partes interessadas, os chamados stakeholders, que afetam as ações do setor ou são afetados por elas. Além disso foram mapeados 182 temas materiais, ou sejam, os impactos mais significativos da organização na economia, no meio ambiente e nas pessoas, inclusive impactos em seus direitos humanos. No caso dos Terminais de Uso Privado (TUPs), por exemplo, de acordo com o guia, eles têm maior preocupação com temas sociais, como apoio a comunidades, atração e retenção de talentos, geração de emprego e respeito à diversidade.

Diretor-presidente da ATP, representante dos portos privados, Murillo Barbosa disse que o guia “reforça o compromisso da entidade e de seus associados no desenvolvimento de novos padrões de qualidade e desempenho, visando garantir a evolução portuária de maneira sustentável”. Segundo ele, a publicação preenche lacuna no setor portuário e servirá como referência de melhores práticas, além de apresentar soluções de inovação e estimular o planejamento ambiental de forma integrada.

O presidente da ABEPH, Luiz Fernando Garcia da Silva, afirmou que os portos públicos brasileiros possuem um compromisso com o desenvolvimento socioeconômico e o aumento da qualidade de vida da população. “A busca do equilíbrio entre a atividade portuária e os pilares da sustentabilidade seguirá nos desafiando, e a união do setor será determinante para discutir problemas comuns e encontrar soluções conjuntas”, acentuou.



Coordenador técnico e organizador do guia, o doutor em engenharia naval e oceânica Sérgio Cutrim, professor da UFMA e coordenador do LabPortos, ressalta que a visão moderna de sustentabilidade está atrelada à inovação. “Em outro momento, a sustentabilidade era vista como um centro de custo, hoje isso não é mais verdade, ela deve fazer parte da estratégia da organização, ela pode, inclusive, alavancar novos negócios, ao mesmo tempo em que contribui ambiental e socialmente”, afirmou.

Ao longo do guia é apresentado uma série de dicas práticas de planejamento e implantação da sustentabilidade e da estratégia ESG nos portos, configurando um instrumento prático de auxílio e suporte. Conclui com uma análise da implantação dos ODS no planejamento estratégico das organizações, um mapeamento das principais legislações federais, ambientais, sociais e de governança, a análise do tema relação porto-cidade e finaliza com a jornada da sustentabilidade e avaliação da maturidade no Brasil.

Disponibilizado também de forma digital, gratuitamente, o guia é destinado para toda a sociedade, especialmente o sistema portuário, que inclui portos públicos, terminais privados, arrendatários, operadores, armadores, agências marítimas, transportadoras, universidades e organizações.

### Serviço

**O download está disponível no link:** <https://bit.ly/3FZo0xY>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/03/2023

## ANTAQ NÃO VÊ ELEMENTOS QUE COMPROVEM ABUSIVIDADE NA COBRANÇA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 27/03/2023 - 21:04

*Diretores consideraram desnecessário estabelecer metodologias e que agência não deve se manifestar sobre a natureza jurídica da cobrança de demurrage*

A diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) decidiu, em votação de processo aberto em 2020, que o relatório de análise de impacto regulatório (AIR) não identificou de forma categórica elementos que comprovem abusividade na cobrança de sobre-estadias de contêineres (demurrage). Em reunião na última semana, os diretores acompanharam o voto da diretora-revisora, Flávia Takafashi, e fecharam o entendimento de que a agência não deve se manifestar, neste momento, sobre a natureza jurídica dessa cobrança, sendo desnecessário o estabelecimento de métricas ou metodologias sobre os preços. Portos e Navios apurou que a decisão causou forte descontentamento dos usuários, que analisam os impactos para os tomadores do serviço logístico.

Flávia, que havia pedido vistas em setembro passado ao divergir do relator à época, José Renato Fialho, considera que inexistente falha de mercado decorrente da prática de preços abusivos na cobrança de sobre-estadia que justifique uma intervenção regulatória da agência. Após as vistas, a decisão havia sido postergada em outras quatro reuniões de diretoria. “Não ficou demonstrado com base em dados [do relatório da AIR] e em evidências que a demurrage de contêineres represente efetivamente falha de mercado que mereça intervenção regulatória mais incisiva [da Antaq]”, afirmou Flávia, na última quinta-feira (23), durante a 539ª reunião ordinária.

O desenvolvimento de metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêiner, tema 2.2 da Agenda regulatória (2021-2022), foi considerado cumprido pelo colegiado e arquivado. A Antaq determinou que as superintendências de regulação (SRG) e de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais elaborem uma base de dados com vistas à realização de diagnóstico futuro. “Entendo que a agência ainda pode avançar mais no acompanhamento da temática com criação de banco de dados acerca das demandas encaminhadas à Antaq de modo a observar e entender como o mercado se comporta ao longo do tempo, fornecendo insumos para que a agência possa reavaliar a questão mais adiante caso assim entenda”, disse a diretora-revisora.



Flávia foi contrária ao posicionamento da área técnica da Antaq e favorável pela manutenção do status quo, por entender não ser pertinente, neste momento, que a Antaq se manifeste sobre a natureza jurídica da cobrança de demurrage porque nem mesmo doutrinadores ou o poder judiciário chegaram ao entendimento consensual e também por haver dúvidas sobre a aplicação da natureza jurídica em relação ao Código Civil. A agência também levou em conta eventuais custos para estabelecer cobranças ou métricas específicas de abusividade nos casos concretos.

A demurrage de contêiner é conceitualmente o valor que se paga ao dono do contêiner que detém o equipamento como propriedade ou leasing. O importador tem prazo para devolver o contêiner vazio ao dono ou ao responsável e, quando isso não ocorre no prazo, paga um valor relativo à demurrage do equipamento. A revisora ponderou que o apontamento da área técnica com relação à ampliação da transparência das informações de sobre-estadia é uma medida necessária que vai trazer uma base de dados mais robusta para que a agência possa reavaliar a medida regulatória proposta.

Flávia acredita que a resolução 62/2021 (direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e armadores) já estabelece obrigações, uma vez que transportadores marítimos de longo curso e de cabotagem, bem como intermediários, devem observar permanentemente condições de prestação de serviço adequado. Esta lista inclui a adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas em bases justas, transparentes e não discriminatórias que reflitam o equilíbrio entre custos de prestação de serviços e benefícios oferecidos aos usuários, permitindo melhorias e expansão dos serviços além da remuneração adequada.

Usuários do serviço de transporte vêm protocolando junto à agência uma série de denúncias envolvendo principalmente navegações de cabotagem e de longo curso, aos quais se insurgem possíveis práticas abusivas. Os embarcadores apontam irregularidades de transportadores de contêineres ou agentes intermediários quanto à cobrança relacionada ao período adicional de permanência do contêiner na posse do contratante do serviço, impondo um ganho ou spread em favor do transportador acima do patamar considerado razoável. Eles cobram a reposição de possíveis danos e prejuízos provenientes da indisponibilidade do equipamento para retorno à atividade.

Flávia concluiu que, a princípio, o relatório da SRG/Antaq não identificou imposição de preços abusivos nos casos concretos analisados pela área técnica. Ela mencionou que, em contrapartida, a setorial técnica apontou que, apesar de não haver preços abusivos que podiam ser identificados, a agência não possui atualmente política ou posicionamento regulatório sobre o assunto.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, avaliou que o encaminhamento da matéria foi bem dado e ressaltou que a AIR não identificou falhas de mercado. Nery disse que, assim como Flávia, também pediria vistas desse processo por ter ressalvas e entendimento diferente do relator à época. Segundo Nery, a cobrança da demurrage é uma premissa indiscutível no setor. Ele acrescentou que questões de detenção e demurrage são apreciadas com muita frequência pelo colegiado, porém foram raros os casos em que foi discutida a abusividade do preço cobrado, na medida em que normalmente os processos envolvem quem deu causa à cobrança.

Quando estava na posição de diretor-relator, José Renato Fialho, havia votado para encaminhar à consulta pública uma proposta de resolução normativa a fim de disciplinar uma metodologia para determinar abusividade na cobrança sobre-estadia de contêineres ao apurar casos concretos. Na reunião da última semana, o diretor Wilson Pereira de Lima Filho não se manifestou nessa apreciação porque preencheu justamente a vaga ocupada anteriormente por Fialho, que já havia votado.

Flávia pontuou que a natureza jurídica da demurrage é divergente até mesmo entre os principais doutrinadores que estudam o assunto, havendo aqueles que defendem tratá-la como cobrança de natureza indenizatória, de forma a buscar reparar pela disponibilidade de equipamento, fato gerador da cobrança de frete.

Há também os que entendem que este instituto, ao longo do tempo, se distanciou da natureza originária de mecanismo de proteção dos transportadores e passou a representar mais uma fonte de receitas para eles, na medida em que a cobrança muitas vezes extrapola o valor do frete que seria percebido

em um mesmo período de tempo em que o contêiner permaneceu de forma intempestiva sobre a posse dos tomadores do serviço de transporte.

Uma terceira frente prega que a cobrança de demurrage possui natureza de cláusula penal, admitindo espírito inibidor da conduta adversa de retenção de contêiner pelo tomador de serviço, sem se afastar o caráter indenizatório decorrente dos lucros cessantes para o transportador. Esta tese foi encampada pela setorial técnica de regulação, acrescentando que o código Civil brasileiro impõe limites para utilização da cláusula penal, não devendo ser superior ao valor da obrigação principal.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*

## PARA MARESTE, NAVALSHORE AM SERÁ UMA VITRINE PARA EMPRESAS DO SETOR MARÍTIMO

*Por Bianca Guilherme ESPECIAL NAVALSHORE 27/03/2023 - 21:41*



*Empresa levará para feira em Manaus membros da área comercial, operacional e de apoio logístico*

Com o aumento da produção agrícola na região central do Brasil e na Amazônia legal, o transporte destes produtos tem sido principalmente por hidrovias até chegar em pontos de transbordo para outros modais. De acordo com o engenheiro de projeto, Ademir Kin e o vice-presidente executivo, Eduardo Moura, para a Mareste, esta rápida evolução é traduzida em um

significativo aumento de demandas por tecnologia de monitoramento e controle, além de uma maior eficiência energética da navegação como um todo.

Com mais de 15 anos de experiência, a Mareste, empresa com tradição de fornecimento de produtos e serviços de telecomunicação via satélite para o segmento offshore estará presente na Navalshore AM, realizada de 24 a 26 de maio no Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques, na capital manauara. A companhia espera a visita dos operadores de transporte de cargas fluviais, para apresentar ao setor as vantagens técnicas e operacionais e principalmente financeiras do sistema SMCM.

"Sem dúvida nenhuma, acreditamos que a Portos e Navios acertou em cheio ao trazer a primeira edição da Navalshore para a região Amazônica, pois será uma vitrine onde as demandas das operadoras fluviais poderão encontrar as soluções do estado-da-arte das melhores empresas do setor", destacaram Kin e Moura.

A companhia pretende levar para a feira um time altamente qualificado e preparado para apresentar ao setor todas as vantagens na adesão ao processo de digitalização das embarcações que operam na região amazônica, chamando atenção do público alvo para os ganhos de produtividade que têm sido observados com o uso de sua tecnologia. "O time será composto por membros da área comercial, operacional e de apoio logístico, em torno de 8 pessoas e vamos expor, também, alguns equipamentos componentes dos sistemas", comentaram.

A Mareste pretende expor 3 sistemas: o Monitoramento de Combustível (SMCM), único deste porte certificado pelo IBC – Intercontinental Bureau of Classification com apoio da Marinha do Brasil, para uso em empurradores; o sistema de comunicação via satélite para embarcações de pequeno e grande porte para conexões com garantia de disponibilidade e serviços de monitoramento da banda e rastreamento; e o sistema de radares para levantamento topográfico do leito dos rios e também para detecção de derramamento de detritos no rio.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 29/03/2023*



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 055/2023  
Página 85 de 85  
Data: 29/03/2023  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Fonte : InforMS

Data: 29/03/2023



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)

Este conteúdo também está disponível na [www.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

Fonte : InforMS

Data: 29/03/2023